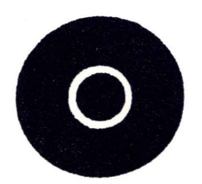


المؤسسة
العربية
للدراسات
والنشر

مذكرات
أمير البحر دونيتز

ترجمة: جورج عبدالله

مذكرات
امير البحر دونيتز

صدر هذا الكتاب أصلاً باللغة الفرنسية بعنوان :

Dix ans et Vingt jours

Par :

Le Grand - Amiral Dœnitz

المؤسسة العربية
للدراسات والنشر

بناية برج الكارلتون - ساقية الجنزير - ت ٨٠٧٩٠٠/١
برقياً - موكيالي بيروت - ص.ب ١١/٥٤٦٠ بيروت

الطبعة الأولى
١٩٨٦

مذكرات
أمير البحر دونيتز

ترجمة :
جورج عبدالله

المؤسسة
العربية
للدراسات
والنشر

كان « دونيتز Doenitz » آخر رئيس دولة في المانيا الوطنية ـ الاشتراكية (النازية) . ففي ٣٠ نيسان (ابريل) ١٩٤٥ عهد اليه بسلطاته « هتلر » الذي انتحر في اليوم التالي في المعقل الذي كان يشغله في برلين تحت المستشارية . وفي الواقع حكم «دونيتز» من اول ايار (مايو) لغاية ٢٢ منه ، بعد ذلك ، اوقفته سلطات الحلفاء واودعته السجن قبل ان يحاكم امام محكمة « نورمبرغ Nuremberg » بتهمة جرائم حرب . حكم عليه بالسجن عشر سنوات ، واخلي سبيله بعد بضع سنوات .

سبق ان نشرت مذكرات « دونيتز Dœnitz » ، التي نعرضها هنا ، منذ ثلاث سنوات تحت عنوان : « عشر سنوات وعشرون يوما » . ان الفائدة العميقة التي يظهرها هذا الكتاب حول الحرب الاخيرة تطلّبت اعادة طباعته ، لكن بحجم أكثر ملاءمة ، بحيث يصل الى قطاع اكبر من الجمهور . بالاضافة لذلك ، فقد حُذفت من الطبعة الجديدة بعض الملاحق والمقاطع التي ارتؤي انها تقنية اكثر مما ينبغي .

نظراً لتربية « دونيتز Dœnitz » حسب قواعد اخلاقية بعيدة عن السياسة منذ ان كان طالباً في البحرية الملكية ، فقد اصبح الصورة عينها للقائد الحربي المتمتع بالحسّ الرفيع بالواجب . وسيقوم بهذا الواجب حتى النهاية . ففي فوضى الهزيمة لم يتهرّب من خلافة « هتلر » . وهو الذي سيعطي الامر بالاستسلام بوصفه آخر رئيس « للرايخ Reich » .

بعد ذلك وخلال عشرين يوما ، حاول - غالباً بنجاح - ان ينتزع من الروس ما تبقى من القوات الالمانية ، وان ينقذ مئات الملايين من المهجّرين المدنيين من مقاطعات الشرق . ولقد نجح في سحب اكبر قوة من جيوش المانيا في الوسط والشمال الى الخطوط الامريكية رغم اوامر « ايزانهاور Eisenhower » التي تلزم افواجه بقتل الجنود الالمان حتى ولو كانوا عزّلاً ، وهذا امر لم يُعط ابداً في أي حرب وبالأحرى بعد الاستسلام .

مُنظّم اسطول الغواصات ثانية في العام ١٩٣٥ ، وقائد اساطيل الغواصات عام ١٩٤٠ ، ومبتكر هجمات « قطيع الذئاب » في المحيط الاطلسي ، وفريق اول بحري في العام ١٩٤١ ؛ خلف « ريدر Rœder » في العام ١٩٤٣ على رأس سلاح البحرية الألماني ورقي لرتبة الاميرال الأول . سيبقى « دونيتز Dœnitz » في التاريخ كأحد الاستراتيجيين الأكثر كفاءة في الحرب البحرية . كان كذلك مفاوضا ماهرا ازاء الملك « فيكتور عمانوئيل Victor-Emmanuel » مثلا اثناء الهدنة الايطالية واتخذ بمبادرة ذاتية قرارات سياسية مهمة في الايام الاخيرة للحرب[1] .

---

(١) ان عرض مذكرات « دونيتز Dœnitz » في سلسلة « انظر Voici » فرض حذف بعض المقاطع ، وهكذا فلقد حذفت من الطبعة الأصلية الفصول التالية : الخامس والسابع والتاسع والعاشر والثالث عشر والخامس عشر والسادس عشر ، ولكن حرصنا على الاّ نفسد فكرة الكاتب وان نحترم تتابع التسلسل التاريخي للاحداث .

الفصل الأول

تمهيد

في نهاية ايلول (سبتمبر) ١٩١٨ ، كنا نتهيَّأ للإبحار بغواصاتنا من « بولا Pola » - مرفأ حربي نمساوي على الادرياتيك - انا شخصيا ، آنذاك رائد في مقتبل العمر ، والنقيب « ستينبوير Steinbouer » حامل وسام الاستحقاق من رتبة فارس . كنا ننوي الهجوم معا ، بالقرب من مالطة ، على القوافل الانكليزية الكبيرة الآتية من قناة السويس ، على ان نقوم بالعملية على سطح الماء ، في الليل ، في غضون فترة الهلال (الغرّة) . لقد اردنا اختراق خط سفن الحراسة والوصول الى ارتال سفن الشحن مستفيدين من الظل الصغير الذي تقدمه الغواصة . وكنا قد اخترنا لهذه العملية التي نشترك فيها معا غواصتان - وهي العملية الأولى من نوعها حسب معرفتنا - نقطة الالتقاء على مسافة ٥٠ ميلا من « رأس باسيرو Cap Passero » ، الطرف الجنوبي - الشرقي من « صقلية Sicile » وبدرجة ١٣,٥° من خطوط الطول . حتى ذلك الحين كانت الغواصات تعمل دائما منفردة لأن واسطة الاتصال الوحيدة ، اللاسلكي ، لم تكن تسمح بالتعاون . ولم تكن قد استُخدمت بعد الموجات المتوسطة والقصيرة ، لذا فإن الارسال من تحت الماء كان مستحيلا ، وحتي يتمّ ذلك من على سطح الماء كان يتوجب رفع ساريتين تحملان هوائي (انتين) ، ومع ذلك يبقى مدى هذا الارسال ضعيفا حتى مع استخدام طاقة قوية الى حد ما . وفي مثل هذا الوضع لم يكن باستطاعة الغواصة الغطس بسرعة فكانت والحالة هذه معرّضة كثيرا (لنيران العدو) ، وغير قادرة على الهجوم .

في مساء ٣ تشرين اول (اكتوبر) وصلت نقطة الالتقاء كما هو متوقع ، وعبثا انتظرت « ستينبوير Steinbouer » ولقد علمت فيما بعد ان عطلا حال دون ابحاره في الوقت المطلوب .

وحوالى الواحدة صباحا لاحظ حراس برج الغواصة شيئا من الظلام بشكل مستطيل في الافق الجنوبي - الشرقي . كان منطادا مقيّدا ، مقطورا الى مدمّرة ، حيث كانت آنذاك تستخدم المناطيد في مقدمة القوافل . ميّزنا بسرعة ظلال سفن الحراسة ثم ظلال سفن الشحن الضخمة المكلفين باغراقها والآتية من الهند والشرق الاقصى الى مالطة . اجتزت حاجز écran المدمّرات دون ان أرى وناورت للهجوم على اول سفينة شحن من الرتل الخارجي ،في هذه اللحظة كان التشكيل كله يتجه نحوي ، وعليه على الارجح بحركة متعرجة منتظمة ، وباستخدامي لكل طاقة ساعد الغطس نجحت في العبور بدقة نحو مؤخرة السفينة التي كنت قد اتخذتها هدفا ، وهكذا وصلت بين الرتلين . عاودت مناورة الهجوم على سفينة شحن من الرتل الثاني ثم قذفت . ارتفع سيل هائل من الماء تبعه دوي انفجار قوي ، حين كانت مدمّرة قد وصلت نحوي بسرعة كبيرة ، فغطست بسرعة وانتظرت قنابل الاعماق ، لكن لم تصل اي منها ؛ ربما خاف القائد الانكليزي ان يؤدي استخدامها الى الاضرار بمراكب اخرى .

ابتعدت ، وعندما تجاوزتني القافلة عدت الى سطح الماء لألحق بها واحاول الهجوم ثانية قبل طلوع النهار . رأيت مدمّرة بالقرب من النقطة حيث كانت قد أغرقت سفينة شحن ولكنها لم تكتشفني . ظهر الفجر قبل الاوان . وكنت قد وصلت الى مقدمة القافلة عندما اجبرني طلوع الضوء على الغوص من جديد . كنت انوي البقاء في حالة « الغطس المثفاقي » Immersion Périscopique ولكن ما حدث كان عكس ذلك ، فقد فقَدَ مركبي - وهو « جيرمانيا Germania » نموذج « ب ٣ . B.III » - توازنه الطولاني بسبب تغيّرات عديدة طارئة ، فاتخذ فورا انحرافا سلبيا خطيرا ، فقد سال حامض الحاشدة ، وانطفأ النور فاندفعنا نحو

القعـر وكان العمق في ذلـك المكان يتـراوح بـين ٢٥٠٠ و٣٠٠٠ م غـير ان بنيان مركبنـا لم يكن يسمح بـالغوص تحت المـاء اكثر من ٦٠ الى ٧٠ مترا ، اذ يصبح هيكله ، بعـد ذلـك ، مهـدداً بـالتحـطم . امـرت بـالانـزلاق حيث كـان وبإدارة محـركـات الآلات للسـير الى الـوراء ، وبالاستفادة من ساعد الغطس كله لكسر سرعـة الاندفاع . أضاء المـلازم « ميسن Missen » ـ مغـاوني الرائـع مضغط غطس البـرج Manomêtre بمصباح جيب . واستمرت الابرة بالـدوران الى اليمين ، وتـوقفت لحظة بين ٩٠ و١٠٠ متر ثم دارت بسرعة في اتجاه معاكس . اذاً فسيلان الهواء المضغوط في الصوابـير كان قـد لعب دوره ، ولكن نظرا لـزيادة قـابليـة العـوم عند الغـواصة من الآن فصـاعدا ، فلقـد ظهرت فجـأة من المـاء كعصـا غرزت في المـاء وتركت . فتحت كـوّة البرج بسـرعة ، فـإذا بنـا وسط القافلة في وضح النهار. كل السفن كـانت قد استنفـرت للقتال ، وشغّلت صفـارات انذارهـا ، وتحرّكت لتـدير الينـا الكوثـل (المؤخـرة) وتـرمي علينا . واسـرعت المدمـرات . كنت اريد الاختفـاء مجدداً تحت سـطح الماء ولكن لم يكن لـديّ بعد هـواء مضغوط ومن جهـة اخرى ، كـان الماء قـد تسرّب الى الغـوّاصة المصـابة سـابقا . فهمت انها النهـاية واعطيت امرا بالاخلاء .

فككنـا طردا ضخـما من الاسفنج كـان قد انتشـل في العشية وربط بالانشاءات العلوية واخذ كل فرد قطعة كبيرة من الاسفنج اضافة لصدار النجاة . فقدنا للأسف سبعة من رجالنا بينهم المهندس الميكانيكي الملازم اول « جيسشن Jeschen » .

غرقت الغواصة فاستسلمنا للسباحة الى ان اتت خافرة والتقطتنا .

هكذا كانت نهاية خدمتي كغوّاص في اثناء الحرب العالمية الأولى . ومع ذلك علّمتني هذه الليلة درسا اساسيا : فمن جهة كان الهجوم الليلي على قافلة يتيح فرصا كثيرة للغواصـة ومن جهة اخـرى كان بـاستطاعـة عدة غواصات الهجـوم في آن واحد بحيث تـلاقي بالتـأكيد حـظاً أوفر ، لأن

الفوضى التي تسببها الانفجارات وغرق السفن ، كانت ستحدّ من حرية عمل المدمرات وستجبرها على التشتت . ان الاعتبارات الاستراتيجية وحتى التكتيكية زكّت ايضا الهجوم المجمّع .

حققت حرب الغواصات إنتصارات عظيمة جدا في العام ١٩١٧ ولكن كان لتصميم اسلوب القوافل المخفورة اثر حاسم . أفرغ البحر من السفن وبقيت الغواصات زمنا طويلا لا ترى شيئا ثم وجدت فجأة امام تجمّع من ٣٠ الى ٥٠ سفينة شحن محمية بسفن حربية من انواع مختلفة . فعندما كان يرى قبطان غواصة احدى هذه القوافل ، بالصدفة في اكثر الأحيان ، كان يهجم ويلاحق الموكب ، ليبدأ من جديد بقدر ما يسمح بذلك ، له ولرجاله ، التعب العصبي والجسدي . وبينما كان يُغرق على الأكثر بعض السفن ، أي نسبة مئوية قليلة جدا كانت القافلة تتابع سيرها الى انكلترا حاملة مؤن وأعتدة .

كان يبدو اذاً من الضروري ، تحريك اكثر ما يمكن من الغواصات ضد مجموع القافلة التي كان يُحظى باكتشافها .

كان هذا هو الدرس الذي فكرت به ملياً في اثناء اسري . وإثر عودتي الى المانيا في تموز (يوليو) ١٩١٩ سألني قائد البحرية الجديد في « كيال Kiel » اذا كنت ارغب البقاء في الخدمة .

أجبت : أتعتقد اننا سنمتلك غواصات قريبا ؟

في الواقع كانت معاهدة فرساي قد منعت بشكل قاطع المانيا من امتلاك سفن من هذا الصنف .

اجابني ـ أنا متأكد ، فذلك لا يمكن بقاؤه هكذا ، فخلال سنتين او ثلاث سنملك غواصات مرة اخرى . اني اعتقد ذلك .

استولى هذا الرأي على قراري . فلقد جعلت مني الحرب غوّاصا متحمسا . كنت مفتونا بهذا النوع من الملاحة الفريدة لهذا الحد ، حيث يبقى الانسان سيّد نفسه فوق مساحة المحيط الشاسعة والذي يتطلب ليس

المعرفة فحسب بل وكثيرا من القوة المعنوية ، كنت مفتونا بهذا التضامن الذي يولد تلقائيا ، لأن المصير مشترك ، وبما ان شروط الحياة هي ذاتها بالضبط للجميع ، فإن كل الرجال من القائد حتى اصغر بحار يشعرون بأنهم متضامنون ، وبأن كل انسان ضروري للآخر . وكل غوّاص احسّ بهذا الشعور في قرارة قلبه ، اعتبر نفسه اسعد من ملك ، ولم يكن ليبدّل موقعه مع أي كان . من اجل ذلك كنت قد سألت اذا كنا سنملك غوّاصات قريبا .

غير ان الامور جرت بشكل مختلف . فلقد بقيت المانيا مقيدة بسلاسل فرساي . ولم نملك غوّاصات «U.Boote» الاّ في العام ١٩٣٥ والى ذلك الحين توجّب عليّ ان اتلاءم مع غيابها . فأصبحت بحاراً على سطح الماء قبطان « نشافة Torpilleur » ، قائد فرقة بحرية ، ضابط ملاحة على متن مركب اللواء « ڤون لوينفلد Von Lownfeld » الذي كان قائدا عاما لقوات البلطيق ، واخيرا ضابطا للطرادة Croiseur-école « ايمدن Emden » .

قصدت من كل ذلك انني في غضون هذه السنوات درست بعمق تكتيك السفن العائمة . فلقد كانت قيود معاهدة فرساي قد شلّت بحريتنا ماديا ، فجرت محاولة التعويض عن ذلك بقدر متزايد من السرعة ، بتدريب وتنشئة اكثر تقدما . كان المقصود دراسة الاوضاع التي يزيد فيها الضعيف فرص نجاحه بسبب ان الخصم لا يستطيع استخدام كل امكانياته . انها تظهر خاصة في القتال الليلي الذي يتطلّب مهارات عالية جدا من جانب المنفذين ، والذي ، حتى في زمن السلم ، لا يتقدم دون مخاطرة مؤكدة . يستطيع الضعيف ان يسبب فيه المفاجأة بظهوره بغتة من الظلام حيث يعثر بسرعة على الامان . آنذاك لم يكن يوجد بعد الرادار الذي يسمح بالرؤية في الليل . اشرف على هذا التدريب المكثّف ، المخطط البارز « الفريق اول زينكر Amiral Zenker» خاصة في المعارك الليلية عندما قاد القوات البحرية قبل ان يصبح « قائد البحرية Chef de la marine » .

كوّن التعليم الذي حصلت عليه في غضون هذه السنوات ، التكملة الضرورية لتجربتي في زمن الحرب التي كانت قد بدأت في البحر الاسود حيث كنت قد ابحرت على متن « بروسلو Breslou » من العام ١٩١٤ الى العام ١٩١٦ ،كان الاسطول الروسي يتمتع بتفوّق واضح جدا على هذا المسرح . لذلك كانت كل عملياتنا كلعبة هر وفأر حقيقية ، حيث كنا في كل مرة نغامر بكل شيء ، لأنه كان يتوجب علينا ان نعود بعد كل معركة الى البوسفور المكان الوحيد الذي يمكننا ان نلتقي فيه بأمان . ومن العام ١٩١٦ الى العام ١٩١٨ تلاحقت تجربتي على الغواصات حيث بدأت كضابط حراسة لأنتهي كقبطان . هذه التنشئة المزدوجة ـ فوق الماء وتحتها ـ التي علمتني ، في الوقت نفسه ، الطرق الهجومية والدفاعية ، كانت ثمينة للغاية بالنسبة لي ، بدءاً من العام ١٩٣٥ عندما كان عليّ ان اطوّر سلاح الغواصات الجديد .

اعتبر هذه التنشئة ضرورية لقبطان الغواصة . كذلك يتوجب على الفريق اول بحري المكلّف بالدفاع عن القوافل والقتال ضد مدمرات العدو ، ان يكون قد خدم كغوّاص . هذه هي الطريقة الوحيدة للوصول الى اتخاذ الخطوات الأكثر فاعلية دون تردد . ولم يكن تشرشل الذي اكتسب من الحرب البحرية معرفة غير اعتيادية بالنسبة لرجل دولة ، يجهل هذه الضرورة . ففي العام ١٩٤٢ اوكل مهمة تنظيم الدفاع عن قوافل الاطلسي الحيوية الى الفريق اول بحري « ماكس هورتون Max Horton » الذي كان قد حصل على خبرة كبيرة كغوّاص في غضون الحرب العالمية الأولى ثم قاد بارجة وطرادات ، جاعلا منه بذلك خصمي الرئيسي .

في تموز ١٩٣٥ وعند عودتي من رحلة قادتني من جنوب افريقيا الى المياه الهندية ارسيت الطرادة « ايمدين Emden » في مرسى « شيلليغ Shillig » في « الجاد Jade » ، اتى لرؤيتي على متن الطرادة الفريق أول بحري « رادير Rœder » ، قائد البحرية آنذاك ، وكان قد وصل في اليوم ذاته الرائد « ليتجين Lutjens » الذي غرق مع « البيسمارك Le Bismarck » في ايار

١٩٤١ ، عائدا من جولة في امريكا الشمالية والجنوبية على متن « كارلسروه Karlsruhe » . وحين كنا مجتمعين في حجرتي قدّمنا « ليتجين Lutjens » وانا ، كشفاً لمسؤولنا وعرضنا عليه اقتراحات بصدد البرنامج اللاحق . الاّ انه قدّر ان « الكارلسروه Karlsruhe » ستعـود الى امريكـا ، في حين ان « الايمدين Emden » ستزور اليابان والصين و Les Indes Néerlandaises وبحار الجنوب واوستراليا . كان « ليتجين Lutjens » قد اراد استبدال هذه الرحلات فـاعترضت ، مؤكـدا ، ان الايمدين بسبب مـاضيها المجيـد ، وبقيادة المقدم البحري « فون ميللير Von Muller » توجب عليها تقليديا ان تـظهر في الشـرق الاقصى . ولمفاجـأتنا الكبـرى قـطع الاميـرال « راديـر Rœder » المناقشة معلنا :

- من غير المجدي ان تتنازعا ، تغادران طراداتكما يا سادة . « ليتجين » يصبح « مدير الافراد Directeur du Personnel » في اركان الحرب العامة ، مع مهمة تشكيل الضباط الضروريين للبحرية الجديدة ، اما انت « دونيتز Dœnitz » فستتحمّل مسؤولية تكوين اسطولنا الغوّاص .

لقد فاجأنا كلياً التغيير الذي جعله توقيع الاتفاق البحري مع انجلترا ضروريا ، ولم يسبب لي بالضبط سرورا . فلقد فتنتني للغاية الرحلة البحرية في الشرق الاقصى . فلم تكن الغواصات تحتل مركزا مهماً في الاسطول المنسجم كثيرا حين تصورناه . كان احساسي بأنني وُضِعتُ في خطّ المرأب .

لقد بيّن المستقبل ان هذا الاحساس كان مغلوطا ، وسيمارس التعيين الذي اعلمني به الاميرال « رادير Rœder » في هذا اليوم منَ العام ١٩٣٥ تأثيرا حاسما على ما تبقى من حياتي . لقد حمل لي كل ما يملأ حياة الرجل بـالعمل : المسؤوليـات ، النجاح والفشـل ، الاخـلاص والاحتـرام من جانب مرؤوسيه ، المحن والمعاناة الشخصية .

الفصل الثاني

مهمة جديدة

تعهّدت المانيا بموجب المعاهدة البحرية الموقّعة مع انكلترا بتاريخ ١٨ حزيران (يونيو) ١٩٣٥ ، بتحديد حمولة اسطولها بنسبة ٣٥٪ من حمولة الاسطول البريطاني .

ويمكن تفسير هذا التحديد الطوعي بظروف المانيا ، التي كانت معاهدة فرساي قد اجبرتها على تخفيض قواتها المسلحة بشكل متشدد كثيرا في حين ان القوى المنتصرة ، التي كان يتوجب عليها ايضا ، ان تخفّض قواتها المسلحة لم تمتثل لهذا التحديد . وفي ١٦ اذار (مارس) ١٩٣٥ ، اعاد هتلر ، الراغب في التحرر تدريجيا من هذا الاذلال الخدمة العسكرية الالزامية . ولفصل انكلترا عن المعارضة المتوقعة من جانب المنتصرين السابقين ، كان هتلر قد بدأ ، من قبل، مفاوضات بشأن تحديد المعدات الحربية البحرية ، اذ كان يعتقد بأنه سيكسب حياد انكلترا السياسي من خلال تأكيده الواضح على رغبة المانيا في عدم مهاجمتها ابدا . وبرهنت الاحداث على أنه ارتكب بذلك غلطة . فلقد كان موقف الانكليز ازاء أية دولة اوروبية يتحدد دائما بالاسباب السياسية والاقتصادية ، حتى وان لم تشكل هذه الدولة تهديدا فوق البحر . فحالما كانت تظهر لهم دولة وقد اصبحت اقوى مما ينبغي ، كانوا يحسون بأنهم مستهدفون في جوهر سلطتهم ، أي في تفوقهم الاقتصادي انسجاما مع سياستهم الشهيرة والتقليدية بحفظ التوازن في القارة . ولقد كان من الضروري ان يتضح

ذلك جيدا بعد العام ١٩٣٥ ، على الرغم من المعاهدة البحرية والقيود التي كانت المانيا قد الزمت نفسها بها .

ولكن يُفهم ان الانكليز كانوا قد قبلوا عرض هتلر في العام ١٩٣٥ . وبناء عليه حددت المعاهدة حمولة الاسطول الالماني بنسبة ٣٥٪ من حمولة الاسطول البريطاني ، وذلك في كل انواع السفن عدا الغواصات ، حيث كانت النسبة ٤٥٪ ويمكن رفعها الى ١٠٠٪ اثر مفاوضات ودّية . وكانت النتيجة بالنسبة الينا ما يلي :

بوارج	١٨٤ الف طن
طرادات ثقيلة	٥١٠ الف طن
طرادات خفيفة	٦٧ الف طن
حاملات طائرات	٤٧ الف طن
مدمرات	٥٢ ألف طن
غواصات (٤٥٪)	٢٤ الف طن

يلاحظ ان هذا الرقم الاخير هو الاصغر بينها ، على الرغم من نسبة الـ ٤٥٪ ، وما كان بذلك ثمة شيء غير طبيعي جدا . فمن جهة تخضع انكلترا للواردات البحرية من مؤونة ومواد اولية بسبب وضعها كجزيرة . ومن جهة ثانية ترتدي الاتصالات مع امبراطوريتها طابعا مهما . لقد كانت مهمة بحريتها عبر التاريخ كله ، تأمين حرية اتصالاتها البحرية . وتتطلب هكذا مهمة سفنا عائمة وليس غواصات ، فهذه الاخيرة غير ملائمة بسبب قابليتها الكبيرة للاصابة «Vulnérabilité» على سطح الماء ولسرعتها غير الكافية ، ولقلة ارتفاع برجها اكثر مما يجب والذي لا يسمح بمراقبة افق شاسع . فهي سفن هجومية اساسا . وكون انكلترا لم تعرف هي نفسها عدوا دائما ، لم تطوّر اسطولا غواصا كبيرا كان يمكنه ان يكون نافعا لمواجهته . (ففي العام ١٩٣٩ كان عندها ٥٧ غواصة ، وفرنسا ٧٨ ، والتي كان يتوجب عليها دور ثانوي) . لذلك فقبولها ان ترى الاسطول الالماني الغواص يرتفع لنسبة ٤٥٪ او حتى ١٠٠٪ نسبة لاسطولها لم يكن يعني

شيئا . فما كان من الممكن ان تشكل الغواصات عنصرا هاما في الاسطول المنسجم الذي نوت المانيا بناءه .

حدث آخر، ففي العام ١٩٣٦ وقعت في لندن القوى البحرية المعاهدة التي اشبعت الرغبات الانكليزية حول الاستخدام العسكري للغواصات ، فلقد كان يتوجب على هذه السفن (الغواصات) ان تتصرف كأي مركب عائم خلال عملها بالنسبة للسفن التجارية . فالتجار لم يفقدوا هذه الميزة والحماية التي خصّتهم بها المعاهدة، حتى ولو كانوا يملكون مدافع بشرط ان « تستخدم فقط للدفاع » وعليه، بناء على « امر الاسر » (تطبيق الماني للتعليمات الدولية المتعلقة بتفتيش واسر سفن التجارة) كان يتوجب على الغواصات ان تطفو على سطح الماء لايقاف وتفتيش احدى هذه السفن .

واذا كان هذا التفتيش قد اثبت انه يحق له شرعياً اغراق المركب ، كانت الغواصة تتحمل مسؤولية ضمان سلامة طاقم السفينة . والحالة هذه ، لم تكن زوارق الانقاذ تعتبر كمأمن ، حسب معاهدة ١٩٣٦ . لذا كان يتوجب على الغواصة ان تحمِّل هذا الطاقم على متنها ، او بما ان ذلك كان مستحيلا عامة ، ان تمتنع عن تدمير السفينة .

وفي ٢٣ تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٣٦ وقّعت كذلك المانيا هذه المعاهدة التي تقلّل ايضا من القيمة العسكرية للغواصات .

ليس هذا كل شيء فبعد الحرب العالمية الأولى اثار الانكليز جهاراحجة كبيرة حول مسألة جهاز، من اختراعهم ، يكشف الغواصة وهي تحت الماء . كان المقصود « المعماق Asdic » الذي باستخدامه الاصوات الفوقية «Ultra - Sons» كان يسمح بالحصول على الاصداء على مسافة عدة آلاف من الامتار من هيكل الغواصة . كان السلاح الغواص قد اصبح متأخرا ولم يكن لباقي الأمم أية منفعة في بناء قطع منه .

من جراء كل هذه الاسباب ، ففي العام ١٩٣٥ ، لم يكن حتى البحارة

الالمان يعلقون اهمية على ملكية الغواصات . في حين لم يكن يتخلف عن الخدمة المتطوّعون في البحرية من ضباط وصفوف ضباط وجنود رغما عن الظروف الاقسى والاخطر بسبب المجد الذي كانت الغواصات قد نالته في الحرب العالمية الأولى وبسبب الحرية الكبيرة التي كان يُنعم بها على متن الغواصات .

منذ العام ١٩٣٢ كانت قيادة الاركان العامة في البحرية قد جهّزت بناء احواض الغواصات بحيث كان من الممكن ان يباشر العمل ببعضها (الغواصات) منذ بداية العام ١٩٣٥ اثناء المفاوضات مع الانكليز . كانت هذه سفناً صغيرة من حمولة ٢٥٠ طنا . وفي نهاية ايلول (سبتمبر) ١٩٣٥ كان يوجد ست سفن منها يو - ١ U1 - ويو - ٦ U6 مخصصة لما توجب ان يصبح مدرسة الملاحة الغواصة التي كان يقودها المقدم البحري « سيلفوت Selvogt » الذي باشر فيها ، بشكل جدير بالملاحظة ، التدريب التقني للطواقم الأولى .

وفي ٢٨ ايلول (سبتمبر) ١٩٣٥ كانت قد تألفت التشكيلة البحرية من ثلاث سفن اخرى من حمولة ٢٥٠ طنا يو - ٧ u-7 ويو - ٩ u-9 . اطلق عليها اسم تشكيلة « ويدينجين Weddingen » . كنت في حينها برتبة مقدم بحري فعُيِّنت قائداً لها . خلال الاشهر التالية التحق بالتشكيلة تسع سفن اخرى من الطراز نفسه «u 10 - u 18 . يو - ١٠ ، يو - ١٨ » . لقد كان عندي كميكانيكي الملازم ثان « ثيدسين Thedsen » بصفة رئيس المهندسين والذي كان قد خدم سابقا في سلاح الغواصات في اثناء الحرب كما انه كان قد بقي معي من العام ١٩٢١ الى ١٩٢٣ على متن النسافة « ج ٨ G 8 » لقد كان افضل اختيار ممكن .

كذلك كان القباطنة وباقي الضباط قد اختيروا بكثير من العناية ، فلقد كان بينهم ضباط بارزين كليا .

شخصيا كان من الطبيعي تماما ، ان اتطوّع بكل قواي ومهاراتي من

اجل تطوير السلاح الجديد ، وعودا على بدء رجعت غوّاصا قلبا وقالبا .

لم اكن أُلزم بأي أمر ، بأية تعليمات ، بأية توجيهات لتكوين هذه التشكيلة البحرية الاولى ، المنشأة بعد انقطاع بهذا القدر من الوقت ، وكنت مسرورا بذلك ، فلقد كان عندي افكاري الخاصة وكنت سابقا قد استقرّيت على اهداف واضحة جدا .

اولاً : اردت ان ارسخ في ذهن الطواقم الحماس لسلاحهم ، وثقة تامة فيه ، وان اطوّر فيهم روح التضحية المطلقة . وبمقدار ما هي حرب الغواصات قاسية كان هذا هو الشرط الأول للانتصار . فالقدرات العسكرية لم تكن تكفي . فكان يتوجب عليّ ، قبل كل شيء ، ان ازيل الاعتقاد المتجدّد باستمرار ، بأن اختراع « المعماق Asdic » قد جعل الغواصة سلاحا متأخرا . كنت واثقا من قيمة الغوّاصة . واعتبرها دائما كأحد الاسلحة الهجومية الأكثر فعالية في الحرب البحرية وكأفضل قاذفة طوربيدات Lance-Torpilles » يمكن تصورها .

ثانياً : رغبت في تدريبهم في ظروف مشابهة قدر المستطاع لظروف الحرب . واردت تدريبهم في زمن السلم ، على كل الاوضاع التي في رأيي كان يمكن ان تظهر في معركة لكي يكونوا مباشرة جديرين باستثمارها تماما .

ثالثاً : ثبتُّ المسافة المناسبة للرمي على ٦٠٠ متر ، في الغطس كما على سطح الماء . كانت هذه هي الوسيلة الوحيدة لاستبعاد الاخطاء المرتكبة عرضيا في تقدير عناصر التسديد . فعلى مسافة قصيرة لا يخطىء الهدف ، وليس لدى هذا الاخير الوقت للمناورة من اجل التهرّب . وفي غضون صيف ١٩٣٥ ، كان يُعلّم القباطنة في مدرسة الملاحة الغوّاصة ، انه يتوجب عدم الاقتراب من الهدف الى ما دون ٣٠٠٠ متر لئلا تُكشف « بالمعماق Asdic » . ومنذ استلامي قيادة التشكيلة البحرية « ويدينجين Weddingen » في نهاية ايلول (سبتمبر) ١٩٣٥ قاومت هذا المفهوم بشدة . اما انا ، فلم اكن واثقا من ان « المعماق Asdic » يمكن ان يكون قد

احرز مثل هذه النتائج ، على اي حال ، امتنعت عن الاعتقاد دون برهان الاثباتات الانكليزية . واثبتت تتمة الاحداث انني كنت على حق .

رابعاً : كنت اعتبر الغوّاصة كقاذفة طوربيدات ممتازة ، حتى على سطح الماء في الليل . فسابقا ، كان « تيربيتز Tirpitz » قد فكّر ، قبل العام ١٩٠٠ ، بالعمل على قذف طوربيدات بواسطة سفن صغيرة جدا والتي ، بظلها المصغّر جدا ، اذاً غير مرئية الا قليلا ، يمكنها ان تقترب من العدو عن كثب تحت جنح الظلام . وكانت الغواصة تسمح على الوجه الاكمل بتحقيق هذه الفكرة على سطح الماء . كانت النسّافات القديمة قد اصبحت مطاردات النسافات او مدمّرات اثر السباق المحتوم على الحمولة لكن حجمها لم يساعدها ابداً للعب هذا الدور . بالمقابل كانت الغوّاصة التي كان يبرز برجها فقط من على سطح الماء مرئية قليلا جدا . بناء عليه علقت اهمية كبيرة على هجماتها الليلية حيث كانت تطبق كل قواعد تكتيك النسّافات .

خامساً : كان يتوجب كذلك في المجال التكتيكي ادخال ابتكارات ، وبالتالي حلّ مسائل جديدة :

١ ـ كان ينبغي ان يكون من الممكن تنمية قدرة الهجوم ضد هدف محدد ، بجعل عدة غواصات تتعاون فيه تكتيكيا . كان هذا مرغوبا فيه ضد هدف ذي قيمة، ولكن بنوع خاص وطبعا ، ضد تجمّع اهداف ، يعني ضد اسطول اوَ موكب ، كان يُفترض ان يقابل تجمّع الأهداف ، حشد من الغواصات .

٢ ـ للغواصة ارتفاع قليل فوق الماء وتبقى بطيئة في حالة العوم . وبالتالي في وقت محدد لا يمكنها ان تراقب الا مجالا مصغّرا كثيرا من البحر ، يعني بوجه خاص انها رديئة في مهمة الاستطلاع . اذا من الضروري في هذا الصدد ان نؤمن لها التعاون مع وسائط متلائمة بشكل افضل مع هذه المهمة ، والطائرة هي الأفضل .

لم يكن قد وُجد بعد حل عملي لهاتين المسألتين . فحتى ذلك الحين كانت الغوّاصة تعمل دائما منفردة .

بدءاً من اول تشرين الأول (اكتوبر) ١٩٣٥ كان يتمّ تدريب التشكيلة البحرية « ويدينجين Weddingen » وفقا للمبادىء التالية :

كان ينبغي ان تكون الغوّاصات قادرة على الملاحة وقت المدّ في غضون فترات طويلة وفي قطاعات بعيدة قدر المستطاع وفي مختلف ظروف الطقس . اذاً كان يتوجب على طاقم السفينة ان يكون مدربا على الوجه الأكمل ، قادرا على التصرّف في الحلّ والترحال ، وان تكون الملاحة ، لاسيما الفلكية ، دقيقة للغاية .

كان كل جزء من التدريب يتقدم منهجيا وبهدوء حتى النهاية . وكان الطواقم قد اطلعوا قبل الاوان ، على برنامج الفصل (٦ أشهر) الذي قسّم الى مراحل متممة لبعضها . وكانت قد وُضحت لهم (للطواقم) المبادىء الموجّهة لكل من هذه المراحل ، مثلا كان ينبغي على كل سفينة (غوّاصة) تنفيذ ٦٦ هجوما صُوريا تحت الماء وبالقدر نفسه على سطح الماء ، قبل ان تبلغ في كانون الأول (ديسمبر) ١٩٣٥ المرحلة الأولى من القذف الحقيقي .

في كل الميادين ، كانت المثابرة على تطوير التعوّد على ظروف الحرب الحقيقية . هذا يعني التحرك في المياه العدوة . ضرورة الاختفاء عن النظر (كان ينبغي على القبطان ان (يشتمّ) اذا ما كان سينكشف على سطح الماء ام لا) . تدريب على البث فيما اذا كان من الضروري الغطس امام ظهور طائرة او سفينة . تدريب على الهجوم بالطريقة الأكثر دراية : في النهار بتشغيل المثفاق بأكثر ما يمكن من الحذر او في الليل ، بالاستفادة من ظروف الانارة ، والهواء والبحر وباظهار الظل الاصغر . تدريب تكتيكي بحصر المعنى :

بلوغ التماس دون الانكشاف ، اخذ موضع ملائم للقذف على مقدمة

الهدف ، الموقف الواجب اختياره عند الفجر والغسق ، ردة الفعـل امام الخافرات : التهرّب على سطح الماء او تحتها ، في حالة الغطس المثفاقي او على عمق كبير ، برسم تعرّجات وبالاعتماد على السرعة الصامتة ، السيطرة التقنية على السفينة (الغوّاصة) في كل حالات الغطس وفي كل ظروف ، ردة الفعل العدوّة ، القريبة قدر المستطاع من الواقع . الدمج بين الدفاع بالمدفعية ضد الطائرات والغطس في حالة تأهّب .

كذلك ، كان لدينا ، انا و« ثيـدسين Thedsen » نشـاط متحمّس . فقد كنا نملك وحدنا تجربة الحرب . بدأنـا في تشرين الأول (اكتـوبر) ١٩٣٥ بالتنقل من غواصة الى غوّاصة . كان « ثيدسين Thedsen » يهتم بالقيادة التقنية للسفينة (الغوّاصة) وانا اولا ، كنتِ اهتم بالهجمات تحت الماء وفوقها . كنا نعمل في كل الاوقات .

بسرعة جدا ، كانت قيادات الاركان والطواقم قد حملت لسـلاحها الحماس الذي كنا نتمناه . ان متابعة التدريب المنتظم والايام العديدة في البحر والاحساس بأن كل ما كان يطلب منهم كان له معنى وان امكانياتهم كانت تتطور باستمرار كل هذه الامور طبعتهم بحيوية عظيمة جدا . وبما انه كان من طبعي ان اعمل بنفسي كثيراً ، فقد تعلموا بسرعة على معرفتي ، فنتج عن ذلك ثقة متبادلة .

وسادت الروح الأفضل بينهم ، حتى فيما بعد ، حين اصبحـوا اكثر فأكثر كثيرين . وفي خريف ١٩٣٦ اي بعد عام ، اصبحت قـائدا اعـلى للغواصات . شاركوا كلهم بأعظم حيوية في التمارين الجماعية التي دُعيت حينئذ لتوجيهها من اجل تطوير التدريب التكتيكي . كان ينبغي ان تبقى هذه الروح في الحالة نفسها عند قيادات الاركان والطواقم خلال الأعمال الحربية ، ففي غضون معركة صعبة ، دامية جدا كانوا يبدون اعظم روح للتضحية واروع شجاعة .

وفي العام ١٩٥٧ تحدث احد قدماء قادة التشكيلة البحرية « ويدينجين

Weddingen » عن السنة الأولى للتدريب ، من ١٩٣٥ الى ١٩٣٦ بالعبارات التالية :

« « شكّل ، ما تعلمه الطواقم في غضون هذه السنة ، من التدريب المكثّف المدفوع غالبا حتى حدود طاقة المقاومة البشرية ، قاعدة التطور اللاحق للاسطول الغواص ، فيما كان يخصّ سواء نموذج السفن او تسليحها او تنشئة الرجال » .

« في غضون السنوات التي تلت ، ادخلت تحسينات على التكتيك : عندما انكشف احتمال عدوان من انكلترا ، كان يتوجب ملاءمة التكتيك مع ظروف الهجوم على المواكب في المساحات المحيطية الشاسعة . ولكن لم تتغيّر المبادىء ابدا من بعد » .

« كانت النتيجة الاكثر اهمية لهذه السنة الأولى من التدريب ، ازالة العقدة النفسية عند القادة والطواقم ، والتي كانت بالتأكيد ، منتشرة جدا في البدء والقائلة بأن الغواصات تشكل سلاحاً مُتفوّقا بسبب المستوى الكبير للتّطور الذي حققته وسائط الدفاع المستخدمة ضده » .

واعتقد ان هذا الرأي يطابق الواقع كثيرا .

الفصل الثالث

تكتيك قطيع الذئاب

مسألتان تكتيكيتان استحقتا الطرح آنفا : ـ تأمين تعاون الغواصات مع الطائرات وتأمين التعاون بين الغواصات . سأبدأ بالتحدث فورا عن الثانية على ان تعالج المسألة الأولى في فصل قادم .

من الطبيعي كليا ، ان يُراد التقدم للقتال بكل القوى الممكنة ، وبعدم مواصلته وحيدا انما بالتماس العون . فدائماً كانت تجمّع القوى للمعركة او تُحشد تحت قيادة مشتركة .

شكّلت الغواصة شواذاً على هذه القاعدة ، في اثناء الحرب العالمية الأولى اذ كانت تعمل وتقاتل منفردة ، فتجلت نتائج هذه الظروف ، خصوصا منذ ان لجأ الانكليز الى اسلوب الموكب المخفور .

في ربيع ١٩١٧ طلب المقدم البحري « بوير Bauer » قائد الغواصة الملحقة بالاسطول الإبحار على متن اول طراد غواص كان قد باشر الخدمة ، للتوجّه الى غرب ايرلندا لتكوين فكرة شخصية حول امكانية تنظيم عمل مشترك للغواصات ضد المواكب . لم يُقبل هذا الاقتراح . علمت فيما بعد ان الرائدين البحريين « روز Rose » و« اوتو سشولتز Otto Schultze » كانا ايضا قد تقدما باقتراحات بنفس المعنى في العام ١٩١٧ و١٩١٨ .

ولسوء الحظ لم يقبل كل غوّاصي العصر بالفكرة . وبقيت

التشكيلات البحرية خاضعة لسلطات مختلفة ، هذا الذي حال دون انتشار شامل ولكن ايضا ، يجب ان يقال بصراحة ، توجب اساسا ان تظهر هذه الفكرة نظرية وصعبة التحقيق كثيرا بالنسبة لغالبية الذين ألمّوا بها . على كل حال ، لم يكن هناك ابدا تعاون حقيقي حتى بين غواصتين في اثناء الحرب العالمية الأولى . ولذلك تسبب ادخال اسلوب المواكب بفشل حرب الغواصات .

عندما استلمت قيادة التشكيلة البحرية « ويدينجين Weddingen » كنت اعرف انه كان يتوجب حلّ هذه المسألة للعمل الجماعي للغواصات . بدءاً من العام ١٩٣٨ ، تلقيت بهذا الصدد التعاون القيّم من الرائد البحري « غود Godt » الذي كان في البدء مساعدا لقيادة اركاني وبعد ذلك قائد مكتب العمليات .

ولتبيان تعقيد المسألة بشكل افضل ، ليُتاح لي ذكر مذكرتين : واحدة منها عائدة ايضا لأحد الضباط من القادة الأول في التشكيلة البحرية « ويدينجين Weddingen » والثانية كتبتها انا لـ « نورمبرغ Nuremberg » في ايلول (سبتمبر) ١٩٤٦ قبل قرار المحكمة الذي لم يكن متوقعا بعد . تقول المذكرة الأولى في آن معا : ان قائد التشكيلة البحرية وضع قواعد التكتيك الذي يجب تطويره . ولقد سبب الحشد على هدف محدد ضرورة تعاون تكتيكي بين الغواصات المخصصة لقطاع او منطقة عمليات .

كان الأمر يتعلق باكتشاف العدو ، وتعيينه والهجوم عليه بأكبر عدد ممكن من السفن .

هكذا ولد في نهاية العام ١٩٣٥ « تكتيك قطيع الذئاب » الذي كان ينبغي ان يبلغ الكمال فيما بعد. كان عليه ان يقطع عدة مراحل . ففي البدء كان يوجد التكتيك المستخدم من قبل « النسافات » في مهمات الانارة والأمن . ولقد بُدىء باقامة سدود الرصد والاستطلاع ، فلدى رؤية العدو كانت الغواصة توجّه رسالة اتصال في حين كانت الغواصات الاخرى تناور

للهجوم . كانت هذه الطريقة في العمل تُطبّق فقط في مواجهة عدو سرعته ادنى . وبناء عليه أُكملت بتركيز مجموعة او عدة مجموعات خلف سدود الرصد ، مكلفة بالهجوم بحصر المعنى . وكانت الظروف المختلفة قد دُرست في كل تغيّراتها ، خلال تمارين متعددة الجوانب . هكذا انتهى الامر الى التشكيلة الدائرية . كانت الغوّاصة الاولى التي اكتشفت عدواً كان يقترب من هذه التشكيلة ،تعترضه، في حين كانت الغواصات الاخرى تشكّل في الحال ، وحدات الهجوم . اوجزت النظم العامة التي كانت تتحسن باستمرار تبعا للتجارب ، الدروس المأخوذة سابقا .

« كنت قد كتبت شخصيا ، ان كثيرا جدا من المسائل الخاصة قد أُثير عندما دُرس عمل تعاون الغواصات ، ولكن بشكل اكثر خصوصية في المجالات التالية :

أ ـ اولا في مجال القيادة . الى أي حد يمكنها ان تُمارس ؟ أمن أجل تأمين الاتصال التكتيكي فقط ام حتى لأجل قيادة الهجوم ؟ كيف يتحقق الجمع الأفضل بين سلطة القيادة واستقلالية الغواصة ؟ هل يجب ممارستها في البحر ـ من مركب عائم ام من غواصة ؟ ـ أين تتمركز لقيادة غوّاصة اخرى ؟ ألا يمكن توجيهها من على الارض ، جزئيا ام كليا ؟ هل يمكن خلق قيادة تابعة في البحر ، وفي هذه الحالة اين توضع الحدود الفاصلة بين الصلاحيات ؟

ب ـ « في مجال الاتصالات (سلاح الاشارة) . كيف يُمكن بلوغ غواصة عائمة او في حالة الغطس المثفاقي او الغطس العميق ؟ أمِن غواصة اخرى او من مركب عائم او من محطة ارضية ؟ وما هي الوسائط الضرورية ؟ وما هو طول الموجات التي يجب استخدامها ـ أقصيرة أم طويلة ، أم طويلة جدا ؟ وما هو المدى الذي يمكن الحصول عليه في الظروف المختلفة للبحر والطقس ، والنهار والليل ؟ ما هي حدود الارسال التي تتصرف بها الغواصة ؟ واية وسائط ارسال واستقبال ينبغي ان يملكها الذي يقود ؟

« وتثار عدة اسئلة اضافية : تقنية « المنقل الاشعاعي Radiogoniométric »[1] والارسال والاستقبال . الاصطلاحات . التعبير (الاسلوب) الواجب استخدامه في الاوامر والتعليمات . تحسين (اصلاح) الاجهزة .

ج - « في المجال التكتيكي . كيف تتصرف الغواصات المتوجب عليها القيام بعمل مشترك ؟ اثناء الاقتراب هل ينبغي ان تُبحر مجتمعة وكيف ؟ أم هل من الأحسن توزيعها وبأي شكل ؟ ما هي افضل الأوضاع وطرق العمل لتتلقى الغواصة الضوء (للتوجيه الذاتي) ، ولتسهيل الانارة بغواصة اخرى او لتأمين المقاومة بكل الغواصات ؟ . كيف تُنظّم الوحدات المكلّفة بالهجوم : بتشكيلة متراصة ام فضفاضة ، عريضة ام عميقة ؟ ما هي المسافة التي يجب وضعها بين السفن او الوحدات ؟ هل يجب توزيعها وكيف ، على نسق واحد ام على مربعات متناسقة ؟

« ما هو عدد الغواصات الضرورية لاجراء الاعتراض على نحو اكيد ؟ هل ينبغي او هل يمكن فصلها ؟ كيف نؤمن تبديلها ؟ متى تستطيع الغواصات ترك وضع الاعتراض لتنتقل الى الهجوم ؟ ويوجد ايضا كثير من الأسئلة الاخرى » .

سيكون لدى القارىء ، كما اعتقد فكرة واضحة جدا عن تعقيد المسائل .

كان قد استخدم هذا التكتيك في العمل المشترك للغواصات ، للمرة الأولى في خريف العام ١٩٣٧ ، بمناسبة المناورات الكبرى للـ « ويرماشت Wehrmacht »[2] . شخصياً ، مكثت على متن ممّون الغواصات ، في

---

(١) المنقل الاشعاعي : جهاز يستعمل الموجات الكهربائية الاشعاعية لتحديد اتجاه طائرة او سفينة .

(٢) مجموع القوات المسلحة الالمانية .

« كيال Kiel » حيث كنت اقود عبر « جهاز اللاسلكي Radio » سفنى في بحر البلطيق . كان ينبغي عليها اكتشاف ومهاجمة اسطول وموكب في شمال شـاطىء « بوميـرانيا Poméranie » و« بـروسيا Prusse » . كـان النجاح مؤثّرا . وبعد اجراء تمارين اخرى باتقـان كبير في بحـر الشمال ، طبّقت الغواصات « تكتيك قطيع الذئاب Tactique de groupe » في ايار (مايو) ١٩٣٩ في الاطلسي ، غرب شبه جزيرة « ايبيـريك Ibérique » وخليـج « غاسكونيا Gascogne » وحمل لي الفريق اول بحري « بام Bœhm » قائد الاسطول آنذاك ، العون الاثمن ، ووضع تحت تصرفي كل السفن العائمة الضرورية . وفي تموز (يوليو) ١٩٣٩ عرضت تمرينا من هذا النوع للقائد العام للبحرية في البلطيق . اثبتت كل هذه التجارب ان المسألة قد اصبحت محلولة جوهريا ، وان تفاصيل هذا التكتيك كانت في وضع سليم ، بما فيه الكفاية ، في نطاق ما كانت ظروف زمن السلم تسمح بالتحقق منه .

كنا نجهل بعد ما اذا كان سيصبح من الممكن توجيه غواصات من المانيا لتعمل على مسافة بعيدة جدا في الاطلسي مثلا . بناء عليه ، قدّرت انه كان سينبغي فعل ذلك من البحر ونويت بناء غواصات مجهّزة بوسائط ارسال خاصة وقادرة على استقبال قيادة ـ اركان . وبرهن تتابع الاحداث انه ما كان يمكن او يجب إن تُقاد العمليات إلّا من على الارض . وكانت الترتيبات الأولى المتعلقة بهذا التكتيك (تكتيك قطيع الذئاب) قد كُتبت منذ اواخر العـام ١٩٣٥ وحسّنت باستمـرار بدءا من تلك الآونـة واخيرا جمعت في كتاب « قُبطان الغواصة » .

من المفيد الاشارة الى كيفية تصرف البحـرية البـريطانيـة امام هـذا التكتيك ـ تكتيك قطيع الذئاب ـ المجرّب منذ العام ١٩٣٥ .

كنت اعي تماما بأن هذا التكتيك الذي ساهمت بتوضيحه كل وحدات الاسطول الالماني ، والذي كان آلاف الناس ، اذاً قد الّموا بمعرفته . لم يكن من الممكن ان يبقى سريا . لم اتحدث عنه في كتـابي « السلاح الغـوّاص L'arme Sous-marine » المطبوع في كانون الثاني (يناير) ١٩٣٩ ولكني

شدّدت بقوة بالامثلة والشروح « بالنص والرسم » على كل الحسنات التي يقدّمها الهجوم الليلي على سطح الماء . ومن جهة اخرى لم يكن هذا التكتيك يعني اطلاقا شيئا في غاية الحداثة ، فالغواصات سابقا كانت قد استخدمت هذه التقنية في نهاية الحرب العالمية الأولى . لذلك الفيت نفسي مدهوشا للغاية لاكتشافي ان هذه الهجومات الليلية ، على سطح الماء ، واستخدام الغواصات كمجموعة ، قد فاجأت الانكليز كليا ، قبل كل شيء .

وفي كتاب التاريخ الرسمي للحرب البحرية ١٩٣٩ - ١٩٤٥ الذي كان قد بدأ يظهر في العام ١٩٤٥ ، كتب العقيد « روسكيل Roskill » : « كنا قد رأينا ان الفترة الممتدة من حزيران (يونيو) الى تشرين اول (اكتوبر) ١٩٤٠ ، كانت قد طُبعت بالانتصارات العظيمة التي ظفر بها بعض قباطنة الغواصات . وما دام لم يكن « دونيتز Dœnitz » يتصرف بأكبر عدد من الغواصات ، لم يكن له من خيار الا السماح لقباطنته بالعمل منفردين بأفضل ما يمكنهم . ولكن عندما كبر عدد الغواصات كان قد اصبح بإمكان الفريق اول بحري « دونيتز Dœnitz » ان ينظم ادارة هجومات مشتركة بعدة غواصات . وكان منذ وقت طويل قد انتظر المناسبة لادخال هذا التغيير في التكتيك ، وستؤثر (قطيع الذئاب) كما سُميت فيما بعد ، غالبا ، اكثر فأكثر ، ما بين تشرين الأول (اكتوبر) ١٩٤٠ وآذار (مارس) ١٩٤١ . ونحن لم نكن نتوقعها ، وبالتالي ، لم نكن متهيئين لها .

ويكتب فيما بعد : « شكّل هذا التطوّر بالنسبة إلينا ، مسألة خطيرة جدا لأن هذا الشكل من الهجوم كان يباغتنا كليا ، ولأننا لم نكن قد درسنا أي عرض تكتيكي او تقني » .

بعد ذلك يشرح العقيد البحري « روسكيل Roskill » لماذا وقعت هذه المفاجأة . ما بين الحربين ، كانت البحرية البريطانية قد نفّذت بغواصاتها ، وبشكل جيّد ، هجومات ليلية ناجحة على سطح الماء ، ولكن ، فقط بطريقة استثنائية . كما ركزت كل اهتمامها « على الوسائل التي تسمح بصد

الهجومات ، هجومات الاعماق التحت ـ المائية . واتقنت استخدام « المعماق L'Asdic » المستعمل فقط ضد غوّاصة غائصة (تحت الماء) وامتلكت ثقة كبيرة به . كذلك ، في العام ١٩٣٧ كتبت القيادة البحرية الى « مجلس قيادة الدفاع البحري » :

ان « الغواصة لن تكون قادرة ابدا على فرض المسائل علينا كما في العام ١٩١٧ » .

غرب الخطر كليا عن بال البحرية البريطانية او قدرته بأقل من حقيقته نظرا لتأكدها من امتلاك وسيلة فعّالة جدا للحماية . في حين ساهمت بذلك وجهة نظر اخرى لقيادة البحرية كان القائد « روسكيل Roskill » قد عرضها (الجزء الأول ص ٣٥٥) : « طبعا ، سيتساءل القارىء ، لماذا لم نكن نتوقع استخدام مثل هذا التكتيك (تكتيك قطيع الذئاب) من قبل العدو ، ولماذا كنا قد ركزنا كل انتباهنا على الدفاع ضد الهجومات هجومات الاعماق تحت الماء ، فقط . لو يُرجع للتدريب المتبع ولطرق التفكير الرائجة في فترة ما بين الحربين ، لكأن كليهما (التدريب وطرق التفكير) موجّه نحو قتال السفن العائمة فقط . ولكأنه ايضا لم يكن يُنظر في الدفاع عن الطرقات التجارية الا من زاوية هجومهم بمراكب من هذا النوع . ويثبت بشكل قاطع بيان رئيس اركان حرب البحرية في آب (اغسطس) ١٩٣٩ الموجّه لزملائه في مجلس قيادة الاركان ، حول موضوع التهديد الذي كانت تستطيع ممارسته سفن القرصنة العدوّة على هذه الطرقات ، الى اي مدى كانت وجهة النظر هذه تهيمن على الفكر البحري قبل الحرب .

يبدو لي الحدث جديرا بالاشارة ، لأنه يحوي درسا ذا قيمة لكل البحريات . يصعب جدا على الضابط المدرّب فقط على القتال على سطح الماء ، ان يدرك جيدا خاصية العمليات المبتعدة عن ذلك القتال وان يتكيف معه بفاعلية . وهذه مسألة طبيعيةٌ جدا بالنسبة للبشري ، فهو يفكّر بالقتال على سطح الماء قبل كل شيء ، وآذا كان نشيطا وواسع الخيال يحاول ان يجد الوسائل القادرة على تأمين النصر في هذا الشكل القتالي ، ثم يثق بها بعد ان

يكون قد وجدها ، هذا ما يفسّر ، لماذا كانت كل البحريات وليس فقط البحرية البريطانية تستخف او تتعرّف بعد فوات الاوان على اهمية الغواصة ، على الرغم من انها كانت قد اوصلت بريطانيا ، سابقا ، خلال الحرب العالمية الأولى ، الى اخطر ازمة في تاريخها .

ذلك كان ايضا في الادارة البحرية والسياسية لالمانيا ، ومن جرائه لم يكن يوضع السلاح في المكان الذي كان يستحقه ولا كانت تسند اليه الوسائل الضرورية له ، في الوقت اللازم . هكذا كانت مأساة الحرب الغوّاصة الالمانية خلال الحرب العالمية الثانية ولكن سنتحدث عنها ثانية فيما بعد .

الفصل الرابع

بناء الغواصات
من العام ١٩٣٥ الى العام ١٩٣٩

يحق كلياً للقيادة العليا لبحرية ما ان تحدّد العناصر التي ينبغي ان تؤلف هذه البحرية . فالقائد الأعلى وحده على اتصال مع الادارة السياسية التي تُطلعه على تطوّر الاوضاع ، فهو يعرف ، اذاً ، أي خصم من المُتوقّع ان يواجه ، وبالتالي يمكنه ان يكبّ على اعتبارات استراتيجية .

ههنا المسألة الأولى التي تستحقّ ان تُثار : تحديد المهمة الاستراتيجية . تنبع المسألة الثانية من الاجابة عن المسألة الاولى : بأية وسائل تنفّذ هذه المهمة ؟ يجب تحقيق هذه الوسائل دون اية مراعاة لواجبات عرضية او مفاهيم تقليدية في هذه البحرية او البحريات الاخرى .

كانت المعاهدة البحرية الانجلو- المانية التي كوّنت وثيقة سياسية ، بنوع خاص كونها تهدف لكسب انكلترا لسياسة مشتركة تُحدّد اذاً حمولة الاسطول الالماني بنسبة ٣٥٪ من حمولة الاسطول البريطاني في كل اصناف السفن العائمة ، ومن جراء ذلك ، زالت المسألة الأولى التي تحدثنا عنها ، فيما كان يتعلّق بانكلترا : تلك التي لم يكن بالامكان اعتبارها عدوّة محتملة . وكوّنت بحريتنا بموجب هذه المعاهدة ، عاملاً سياسياً في زمن السلم ، وتوجّب عليها في زمن الحرب ، ان تكون قادرة على مواصلة قتال ضد عدو قاري . بكل بساطة ، كان ينبغي ان يتغلّف تعريف المهمة الاستراتيجية بشكوك وغموض . مثلا كانت تُثار مسألة : ما اذا كان من المعقول سياسيا الصراع مع امة اوروبية قارّية ، دون تدخّل القوّة البحرية الانكلو- ساكسونية ؟

وكانت ، كذلك ، المسألة الحيوية الثانية ـ مسألة الوسائل الواجب استخدامها ـ قد حُلّت ، بما ان الحمولة كانت محددة في كل صنف من اصناف السفن . بقيت حرية واحدة ، هي حرية اختيار مميزات السفن داخل كل صنف .

واذا كان من حق القيادة العليا ، كما ذكرنا ، ان تقرر نوع وعدد السفن الواجب بناؤها فإن من واجبها كذلك استشارة اولئك الذين سيستعملون هذه السفن . وكان هذا ضروريا ، خصوصا فيما تعلّق بالغواصات التي اظهر بناؤها عدة عناصر مجهولة بسبب انقطاع الـ ١٧ لسنة ، ومن جهة اخرى كان قائد البحرية يعلّقِ كثيرا من الأهمية على استشارتي بهذا الصدد . وستبيّن النتيجة الى أي حدّ استطاع تأثيري ان يصبح ملموسا .

وبحكم درجة التطوّر الذي بلغته التقنية وبناء على تجربة الحرب العالمية الاولى ، كان من الممكن تقدير الأهمية الهجومية والدفاعية للغواصة[١] كما يلي :

كما كنت قد ذكرت ، كانت الغوّاصة ممتازة لقذف الطوربيدات ولكنها صالحة قليلا لاستخدام المدفعية بسبب قلقلة مِصفّ المدافع ، ولارتفاعها القليل فوق سطح الماء . وكانت تلائم زرع الألغام ، لأنه كان باستطاعتها الاقتراب من الشاطىء ومن بؤر التجارة العدوّة ، دون ان تُرى . كانت بطيئة جدا على سطح الماء بالمقارنة مع انواع السفن الاخرى ، اذاً ، هي غير صالحة لتتعاون معها تكتيكيا . بالاضافة لذلك ، كانت دائما بسبب قلة ارتفاعها ، كشافا سيئا .

كما دخل اعتبار آخر : فالغوّاصة هي السفينة الحربية الوحيدة التي ، خارج بعض الحالات الاستثنائية ، لم يكن عليها ان تقاتل مع مثيلات لها .

---

(١) كان اختراع الرادار والأهمية الحاسمة التي كسبها الطيران قد جعل قسما من الاعتبارات التي ستلي لاغياً .

لم يؤخذ بالحسبان ، اذاً ، كما في الاصناف الاخرى، نماذج من الغواصات كان يملكها العدو المتوقع . وعلى سبيل الاستنتاج ، كانت قد حذفت في هذا « السبق على الحمولة » الذي اكبّت عليه آنذاك الاساطيل في مجال السفن العائمة . ومن جهة اخرى ، لا تتغيّر الأهمية العسكرية للغوّاصة نسبيا مع حجمها . وحتى بالعكس ، تفقد كثيرا من صفاتها ما ان يتخطى حجمها بعض الحدود . وعندئذ يلزمها وقت اكثر لبلوغ غطس الامان . ويصبح القيام بالغطس نفسه اكثر خطورة لأنه بقدر ما تكون الغوّاصة كبيرة بقدر ما تميل لأخذ انحناءات خطيرة . كذلك فالملاحة تحت الماء اصعب : فالغوّاصة الكبيرة لا تبقى بسهولة كالصغيرة في حالة الغطس المثفاقي ، لاسيما في البحر الهائج . كما يسبب لها بسهولة فَقدُ التوازن الطولاني ، الذي من الممكن ايضا استعادته على غواصة صغيرة ، صدْعَ السطح .

ان الغوّاصة الكبيرة أقلّ قابلية للمناورة . فهي تملك خط استدارة اكبر ، اذاً ، يلزمها وقت اكثر للانفتال بزاوية اتجاه محددة . وكذلك لا تتلاءم بنفس السرعة ولا بالقدر ذاته كالغواصة الصغيرة ، مع الاوضاع المتغيّرة للمعركة الامر الذي يشكّل عبئاً ثقيلاً خصوصا في معركة ليلية . كذلك ، فظلّها اكبر ، اذاً ، هي مرئية اكثر .

بالمقابل ، يمكن شحن اسلحة ومؤونة ومحروقات اكثر على متن غوّاصة كبر، هذا يعني توسيع مدى عملها وتحسين شروط الحياة على متنها . وهناك وجهة نظر يمكن ان تكون قد دفعت بعض الادارات البحرية لبناء غوّاصات اكبر . في حين يجب ان يفترض انه حتى في ظل افضل شروط الراحة تفرض المقاومة الجسدية لطاقم ما حدودا ، وبشكل عامّ ان فترة الاستراحة ضرورية بعد شهرين من رحلة حرب بحرية . ومن جراء ذلك يفقد مدى العمل اهميته النسبية .

وتترك هذه الاعتبارات هامشا واسعا في اختيار نموذج الغوّاصة . ويتعلّق الامر بتحقيق افضل نتيجة جمع Synthèse ممكنة بين عناصر متناقضة

احيانا : فمن جهة ، مرونة تقنية وقابليّة المناورة التكتيكية ، ومن الجهة الاخرى مدى العمل ووسائل الراحة . تتحد (نتيجة الجمع) بحوالى ٥٠٠ طن[١] .

ويلعب دورا ، كذلك ، لمصلحة هذا النموذج المتوسط ، الاعتبار الابسط ولكن الأهم ، بأنه يمكن بناء غوّاصتين صغيرتين بثمن غواصة كبيرة ، اذاً ، يمكن امتلاك عدة مواقع في البحر في آن معاً ، هذا يعني زيادة فرص اكتشاف العدو وفرص الانتصار . ليس ذلك صحيحا دائما بالنسبة للسفن العائمة ولكن لا يتغيّر مدى الرؤية تقريبا من برج غواصة تبعاً لحجمها .

وتأخذ هذه المسألة اهمية خاصة عندما تحدد الحمولة الكاملة للاسطول الغوّاص بمعاهدة بحرية . ومن وجهة النظر هذه ، كان من الأفضل ايضاً بناء اربع غوّاصات من زنة ٥٠٠ طن بدلاً من واحدة زنة ٢٠٠٠ طن .

وسبق ان كان لدى البحرية الالمانية في صيف ١٩٣٥ في طور البناء او في الخدمة :

١ ـ ١٢ سفينة من نموذج ـ ٢ من حوالى ٢٥٠ طنا « واشنطن Washington » تقطع على سطح الماء مسافة ١٢ او ١٣ عقدة في الساعة بمدى عمل ٣١٠٠ ميل ، ناجحة جداً وبسيطة ولكن صغيرة .

٢ ـ سفينتان من نموذج I : ٧١٢ طنا . اربعة انابيب قذف في الامام واثنان في المؤخّرة . ١٧ عقدة على سطح الماء ، مدى العمل ٧٩٠٠ ميل ، اقل نجاحاً بكثير كانت هذه السفن تأخذ انعطافا سلبيا كبيرا اثناء الغطس وتناور بخطورة .

٣ ـ عشر غوّاصات نموذج ـ ٧ ـ : حوالى ٥٠٠ طن ، اربعة انابيب

---

(١) المقصود بأطنان « واشنطن Washington » من ١٠١٦ كيلو محسوبة لسفينة بدون وقود يمثل هذا الرقم في نظام السير ٧٠٠ طن .

قذف في الامام ، واحد في المؤخّرة . ١٦ عقدة على سطح الماء ، مدى العمل ٦٢٠٠ ميل ، النموذج الذي كان يسلك على نحو ملفت للنظر .

كان رأيي في العام ١٩٣٦ ، التالي : لم يكن يتوجب بناء سفن من نموذج ـ ٢ ـ (٢٥٠ طنا) لأنها اظهرت اهمية عسكرية ضعيفة جدا . حذفت السفن من نموذج ـ ١ ـ لعدم كفايتها التقنية . بقي اذاً ، النموذج ـ ٧ ـ . كان قد طوّره المهندسان المشهوران « شيرير Schürer » (للهيكل » و« بروكينك Broking » (للاجهزة) انطلاقا من النموذج « ب ـ ٣ B-III » العائد للحرب العالمية الأولى . واثبتت بسرعة فائقة الاختبارات المكثّفة جدا التي انجزتها التشكيلة البحرية « سالتز ويديل Saltz Wedel » بأن الامر كان يتعلّق بغواصات سليمة جدا استحقت كل الثقة .

حقاً ، كان الوزن يُستخدم الى الحد الأقصى . وكان بامكان السفينة ، بالاضافة لوزنها (٥٠٠ طن) ان تنقل ١٢ ـ ١٤ طوربيداً لأنابيبها الخمسة . وكانت تختفي عن سطح الماء في ٢٠ ثانية وكانت تملك صفات حسنة تحت الماء . وكانت ، نسبيا ، سريعة على سطح الماء (١٦ عقدة) ومناورة جيّدة . كانِ نقصها في مدى العمل ٦٢٠٠ ميل لأنها كانت تنقل فقط ٦٧ طنا من الوقود . وكانت تبدو لي انها حققت افضل نتيجة جمع (Syntèse) ، اذاً ، كوّنت الغوّاصة المثالية ، فيما لو تمّ شحنها بوقود اكثر بزيادة بسيطة على الحمولة ، يعني زيادة مدى عملها . قدّم « ثيدسين Thedsen » « مدير الياتي Mon mécanicien » عرضاً مهماً جداً . فباستخدام بارع لمساحة شاغرة للبناء وفي آن معاً بزيادة الحمولة فقط ١٧ طنا واشنطن ، ارتفعت كمية الوقود الى ١٠٨ اطنان ومدى العمل الى ٨٧٠٠ ميل ، واصبح هذا النموذج ـ ٧ ـ ب VII-B[1] .

اخذ تكتيك المجموعة او قطيع الذئاب شكلا اكثر فأكثر ملموسا في

(١) بدءا من كانون الثاني (يناير) ١٩٣٩ اصبح النموذج « ٧ ـ ث VII-C » حيث اتاحت زيادة بسيطة في الحمولة بتحسين المقدمة والبرج .

العام ١٩٣٦ و١٩٣٧ . وكان الامر يتعلّق اساساً بتكتيك على سطح الماء ساعيا الى اكتشاف العدو في افضل الظروف ، واعتراضه وقيادة غواصات اخرى نحوه لتنفيذ هجوم مكثّف قدر المستطاع خاصة في الليل وعلى سطح الماء . كان النموذج ـ ٧ ـ VII يتلاءم تماما مع هذا التكتيك بشكل خاص . وبناء عليه ، عرضت في ربيع ١٩٣٧ على القيادة العليا الاقتراح التالي :
ـ توسيع النموذج ـ ٧ ـ VII حسب مشروع « ثيدسين Thedsen » وجعله العنصر الرئيسي في اسطولنا الغوّاص ، هذا يعني ، ان يُخصَّص له ثلاثة ارباع (٣/٤) الحمولة المسموح بها بموجب المعاهدة الانكلو ـ المانية . وتخصيص الباقي لسفن من حوالى ٧٤٠ طناً بمدى عمل كبير (نموذج ٩ Type IX ١٢٠٠٠ الى ١٣٠٠٠ ميل) والتي تنفّذ منفردة رحلات بحرية بعيدة .

ولكن القيادة العليا كانت تنمّي افكاراً مختلفة . وكانت ايضاً تعتقد انه سينبغي على الغوّاصات ان تعمل وتقاتل منفردة في حرب جديدة . ورفضت سلطات مؤثرة تكتيكي (تكتيك المجموعة ، او قطيع الذئاب) لأنه يستخدم اللاسلكي في اثناء العمليات . وكان العدو سيستطيع معاينة ارسال السفن وبالتالي تحديد موقعها . اما انا فكنت اعتبر ان الكلام او الصمت على اللاسلكي هو فقط وسيلة للوصول الى هدف ، وانه كان يتوجّب قبول المخاطرة التي كان يسببها استخدام اللاسلكي اذا كان هذا الاستعمال يساعد في تحقيق حشد الغواصات على العدو ، اذاً ، والحصول على انتصارات اكبر .

ورغم اعتراضاتي ، اعتقدت القيادة العليا ، انه كان من الأفضل بناء غواصات ضخمة جدا ، وطرادات من زنة حوالى ٢٠٠٠ طن متمتّعة بمدى عمل كبير جدا ، ناقلة عددا مرتفعا من الطوربيدات ، وملائمة للقتال بالمدفع على سطح الماء . وتوجّب ان تكون لها الاولوية في برنامج البناء .

كانت نتيجة هذا التضارب في المفهوم انه ما بين ١٩٣٥ و١٩٣٦ لم

يكوّن قائد البحرية فكرة واضحة جداً عن هذه المسألة ، وبالتالي ، تأخر البدء بعمل الغوّاصات . وتعبّر تماما عن ذلك ارقام التسليم :

١٩٣٥	١٤ غوّاصة
١٩٣٦	٢١ غوّاصة
١٩٣٧	١ غوّاصة
١٩٣٨	٩ غوّاصات
١٩٣٩	١٨ غوّاصة .

ظهرت المعارضة اكثر فأكثر ، بين وجهات نظر القيادة العليا ووجهات نظر القائد الأعلى لسلاح الغوّاصات ، بدءاً من نهاية العام ١٩٣٧ . شخصياً ، كنت مقتنعاً بأن سياسة هتلر والزيادة المستمرة لقدرة المانيا كانت ستكلفنا حتماً عدواناً من جانب انكلترا على الرغم من المعاهدة البحرية .

ولم تتوقف انكلترا عن اظهار حذرها امام كل تطوّر للقوّة الالمانية منذ ٢ أيلول (سبتمبر) ١٨٧٠ ، وكنت اعتبر ، اذاً ، انه لم يكن بامكانها ان تقنع بوجود المانيا عظمى . بالاضافة لذلك كنت اعتقد ان الحرب قريبة جدا ، لذلك كنت اطلب ، بلا ملل ، زيادة سريعة في اسطولنا الغوّاص . واستخلصت النتائج من رأيي ، لتدريب التشكيلات البحرية ، وبدأت اكيّف تكتيك المجموعة (تكتيك قطيع الذئاب) على الهجوم على المواكب في عرض البحر ، في الاطلسي عند الاقتضاء . وفي نهاية العام ١٩٣٧ اقترحت تنفيذ تمارين في المحيط مع المموّن « سار Saar » والسفن من حمولة ٥٠٠ طن وكذلك الـ « يو ـ ٢٥ u-25 » والـ يو ٢٦ u-26 » والغواصتين الكبيرتين من نموذج ١ .I . رفض هذا الاقتراح بسبب الحرب الاسبانية ، ولعدم رغبة الحكم كذلكَ بتثقيل الوضع « باقامة سدّ من الغوّاصات في الأطلسي » .

واثبتت بسرعة التمارين التي نفّذتها في العام ١٩٣٧ في نطاق صلاحياتي ، ان تطبيق تكتيكَ المجموعة (قطيع الذئاب) في مساحات

بحرية واسعة كان يتطلّب سفينة قيادة مجهّزة بوسائط اتصال خاصة . رفضت القيادة العليا طلبي لاعتقادها بأن الغوّاصات كانت ستعمل منفردة ، كما في الحرب العالمية الأولى . غير اني حصلت عليها نظراً للتدخّل الشخصي لقائد البحرية « ايروين واسنير Erwin Wassner » .

وفي العام ١٩٣٨ وامام تفاقم الوضع السياسي اعتقدت انه ينبغي عرض الاقتراح التالي :

ـ تتمركز تشكيلة من الغوّاصات في الخارج منذ ايام السلم لتمارس ضغطاً استراتيجيا ملائماً لحفظ هذا السلم ، ولتكون ، في حالة الحرب ، مستعدة للتحرّك على خطوط مواصلات العدو الأكثر اهمية .

ولتطبيق هذه الفكرة كنت انوي انشاء دورة للسفن في ثلاث سنوات : بحيث تكون الأولى مخصّصة للتدريب الفردي والثانية للتدريب بمجموعة والثالثة للاقامة في الخارج . كذلك ستكون التشكيلة البحرية المفصولة مصحوبة باثنتين من « السفن المشاغل Navires-ateliers » .

وفي غضون شتاء ١٩٣٨ ـ ١٩٣٩ تفحّصت تطبيق تكتيك المجموعة (قطيع الذئاب) في الهجوم على المواكب في الاطلسي ، خلال باكورة النار « Kriegss piel » .

حصل الفريقان على حرية التصرّف الكليّة ، وكان باستطاعة ذلك الذي يقود المواكب اختيار الطرق التي كان يريدها في كل المحيط . واستخلصنا من ذلك الارشادات التالية :

١ ـ اذا جمع العدو ، كما كنت اعتقد ، كل ملاحته التجارية بمواكب مخفورة ، كان سيتوجّب تجهيز ٣٠٠ غوّاصة على الأقل ليصبح الهجوم عليه بنجاح ممكناً . وكنت سأعتبر ان ثلث هذا العدد سيُجمّد في المرفأ بسبب الاصلاحات واجازة الطواقم ، وكان ثلث آخر سيتوجّه الى قطاعات العمليات او سيعود منها ؛ اذاً ، كانت مئة (١٠٠) غوّاصة ستبقى في

العمل ، ولكن بهذا العدد ، كنت اعتقد ، بامكانية الفوز بنصر حاسم .

٢ - لم يكن يبدو لي من الممكن تماما قيادة الغوّاصات في عمليات انطلاقا من مركز القيادة الارضي (P.C) خاصة بسبب المعرفة غير الكافية للشروط المحلية للبحر ، والطقس وكذلك للوسائل التي كان يتصرّف بها العدو محليا . وكانت مهمتي تشتمل كما كنت اعتقد على وضع الغوّاصات تكتيكيا لأساعدها على اكتشاف المواكب ، كون قيادة الهجوم ، بحصر المعنى ، هي من عمل القائد المرؤوس ، على ان اكون مبحرا على متن غوّاصة كانت ستمكث بعيدة قدر المستطاع على سطح الماء .

اذاً كنت اطلب ، ان يجهّز قسم السفن ، الذي كان آنذاك قيد البناء ، بوسائط اتصال تجعلها قادرة على القيام بهذه المهمة .

٣ - لم يكن باستطاعتنا ان نوجّه ، بالغواصات الموجودة سابقا وتلك التي كانت ستباشر الخدمة في معدل انشاءات العصر الا الانتقادات .

جمعت هذه الارشادات في تقرير وارسلته الى الفريق اول بحري « بام Bœhm » قائد الاسطول والذي بلّغه للقائد العام للبحرية ، داعما بقوّة استنتاجاتي وطلباتي .

اقمت هذه « الباكورة - النار Kriegss piel » على الاعتقاد بأن الغدو كان سيلجأ الى اسلوب المواكب على الرغم من الاتفاق على الغوّاصات ، الموقّع في العام ١٩٣٦ . ولم يشاطر كل الناس هذا الاعتقاد . ولو احتُرم هذا الاتفاق ، كان يجعل المواكب عمليا عديمة الجدوى ، لأنه كان يتوجب على الغواصات تطبيق الاجراءات الدولية حتى مع سفينة كانت تنقل تسليحاً « لمجرد الدفاع » . ولكن لم يحدث لي ان تصوّرت انه كان بامكان السفن التجارية العدوّة ان تستسلم بهدوء لايقافها واغراقها بغواصة ، بهذا القدر من الضعف على سطح الماء دون ان تبلّغ عنها او ان تقاومها ، خاصة اذا كانت تنقل هذا « التسليح الدفاعي » زد على ذلك انه كان هناك غموض . فأين يبدأ الدفاع ؟ ومتى تباشر الغوّاصة باغراق سفينة ،

انسجاما مع التنظيم الدولي ، او منذ ان تُكتشف من قبل هذه السفينة ؟ افرغ هذا الغموض الاتفاق من مضمونه .

ومن المهم ان يُعرف كيف كان يُنظر ، في ذلك الوقت ، عند اعدائنا ، الى تطبيق هذه المعاهدة للعام ١٩٣٦ ، والى الاستخدام المتوقّع لاسلوب المواكب . تباحثت قيادة البحرية و« قيادة القوات المسلحة الملكية R.A.F » في العام ١٩٣٧ ، في افضل طريقة لحفظ التجارة البريطانية في زمن الحرب . اعتقدت الاولى انه باعتماد نظام المواكب منذ البدء يتم تجنّب خطر الغوّاصات والخطر الجوّي معا . وبالعكس تخوّفت الثانية من ان يشجع حشد السفن التجارية الهجومات الجوّية الضخمة التي ، طبيعياً ، ستسبب خسائر كبيرة . واعتقدت قيادة البحرية بامكانية الاعتماد على « المعماق Asdic » ضد الغوّاصات تحت الماء ، وعلى التسليح المضاد للطيران ضد الطائرات . اظهرت « قيادة القوات المسلحة الملكية R.A.F » تشاؤماً حول هاتين النقطتين .

في حين كان قد حصل اتفاق في ٢ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٣٧ وصُدّق من مجلس الدفاع الامبراطوري : في حالة الحرب كانت البحرية التجارية ستخضع على الارجح ، بقوّة للحرب الغوّاصة والجوّية بلا قيد ولا شرط ، اذاً كان سيعتمد نظام المواكب .

وكانت قيادة البحرية قد امرت في « كتاب وجيز حول دفاع السفن التجارية » المطبوع في العام ١٩٣٨ ، بابلاغها عن وضع غواصة ما ، منذ اكتشافها « ملحقا بذلك هذه السفن بالنظام العام للاستنفار وللاستخبارات البحرية » .

ان مثل هذا التدبير كان مناقضاً لمعاهدة ١٩٣٦ التي كانت تحظّر على السفن التجارية كل عمل ذي طابع عسكري ؛ وكان يثبت ان انكلترا لم تكن تنوي احترام هذه المعاهدة ، منذ زمن السلم .

وتلقت السفن التجارية البريطانية التسليح بعد قليل من بدء العدوان

كتطبيق مستمر لهذا « الكتاب الوجيز » لعام ١٩٣٨ . واثبتت بسرعة جداً حالة هذه السفن انه لم يكن لهذا التسليح صفة (لمجرد الدفاع) زد على ذلك انه وهمي : ففي عدة حالات اطلقوا على الغوّاصات منذ ان اكتشفوها كما سنرى فيما بعد .

اذاً من الثابت ان انكلترا اتخذت تدابير مناقضة لاتفاقية ١٩٣٦ منذ العام ١٩٣٨ ؛ ونظرا لاقتناعها بأن هذه المعاهدة ما كانت ستحترم قررت في العام ١٩٣٧ اللجوء فوراً إلى نظام المواكب .

وكتب تشرشل ، الذي اصبح وزير الحربية منذ بـدء العدوان ، في الجزء الأول من مذكّراته :

« حدث اجتماعي الأول للدرس في مركز قيادة البحرية في ليل ٤ أيلول (سبتمبر) ؛ ونظراً لأهمية القرارات المتخذة ، دوّنت منها ، في الصباح الباكر ، قبل ان اذهب الى النوم ، النتائج لكي تكون معروفة من هؤلاء الذين كان ينبغي عليهم استعمالها للعمل :

١ ـ خلال هذه المرحلة الأولى ، ومع اليابان التي ليست بعـد عدوّة وايطالية حيادية وان مترددة ، سيقع الهجوم الأول على الارجح في الأطلسي ضد المنافذ البحرية على بريطانيا العظمى .

٢ ـ سينشأ نظام المواكب ، وسيُرصد فقط للدفاع ضد الغوّاصات . سوف لن تعالج في هذه الوثيقة الخاصة المسائل المتعلّقة بالهجومات بطرادات قرصنة او بسفن حربية كبيرة » .

اذاً ، لم يكن قائد الغوّاصات الالماني مخطئاً بتدريب غوّاصاته منذ العام ١٩٣٧ على الهجوم على المواكب المخفورة ، وبمطالبته ، بالتالي ، ببناء عدد كبير من الغوّاصات .

الفصل الخامس

القسم الأول من الحرب الغوّاصة
من ايلول (سبتمبر) ١٩٣٩ الى الأول من ايار (مايو) ١٩٤٠

اعطت القيادة العليا الامر ببدء الأعمال الحربية فوراً ضد انكلترا في ٣ أيلول (سبتمبر) ١٩٣٩ الساعة ١٣,٣٠ . وفي اليوم ذاته ، عقدنا اجتماعاً ، انا نفسي والفريق اول بحري « سالواشتر Saalwächter » ـ قائد وحدة الغرب ـ والفريق اول بحري « بام Bœhm » قائد الاسطول في مركز قيادة « سالواشتر Saalwächter » الواقع في محطة البرق اللاسلكي في « نياند Neuende » بالقرب من « ويلهيلمشافن Wilhelmshaven » . كان الجو مرهقاً . وكنا نعرف ماذا كانت تعني الحرب ضد انكلترا . ولم نكن نجهل ان قوّتها البحرية تملك موارد لا تنضب تقريباً ، وانها لا تظهر قدراتها الاّ تدريجياً ولكنها تنتهي دائماً بأن تكون ساحقة . كان الفريق اول بحري « بام Bœhm » بوجه اكثر خصوصية ، يعبّر لنا عن تخوّفاته بكثير من القوّة .

وقع الهجوم الجوّي الأول في ٤ أيلول (سبتمبر) ضد هويسات « ويلهيلمشافن » والسفن موجودة في المرفأ . وكان الانكليز يطيرون على ارتفاع منخفض بجرأة للغاية ، ويضحّون بأنفسهم دون الفوز بانتصار ظاهر . شاهدت بنفسي مع بعض ضباطي هذه الغارة من على سطح مموّن غوّاصات . وافعمت فعالية « الدفاع المضاد للطائرات D.C.A » رفاقي بالتفاؤل . ثمّ جمعتهم لأعلمهم برأيي :

ـ لا تستخفوا بهذه الحرب . ستكون طويلة جداً ، ومن المحتمل ان تدوم سبع سنوات ، وسنكون سعيدين فيما لو تنتهي بتسوية .

دُهش الضباط واندهلوا الى هـذا الحد بسبب هـذا التصريـح الذي يذكرونه ايضاً اليوم .

وككلِ ضباط البحرية القدامى لم انخدع ابداً : كانت الحرب ستصبح قاسية جداً . وبوصفي جنديا كانت ردة فعلي الوحيدة : انجاز كل ما كان سيصبح ضمن صلاحيتي من اجل الفوز بها . واية ردة فعل اخرى لم تكن معقولة . ان مطالبة جندي بشيء آخر غير الطاعة في مثل هذه الظروف ، يعني ، زعـزعة قـاعدة الـوضع العسكـري نفسها وتعـريض امن بـلاده للخطر .

أُعلن في العـام ١٩٤٥ في « نورمبـرغ Nuremberg » ان المشـاركـة البسيطة في حرب عدوانية واقعة تحت طائلة القانون . واعطي ايضاً لهذا المفهوم القانوني الجديد مفعولاً رجعياً بشموله حقبة حيث لم يكن يوجد فيها شيء ممـاثل في أي قـانون قـومي او دولي . كان ذلـك اغتصاب للمبـدأ القديم : « لا توجـد عقوبـة بلا نصّ قـانوني Nulla pœna sime lege » وبُرِّرت الوسيلة بالاعلان عن انه كان يتوجب عمل مثل وعن ان القانون كان سيبقى صحيحا الى الأبد .

وان البتّ فيما اذا كان الامر يتعلّق بحرب عدوانية ام لا ، هي مسألة محض سيـاسية . وسيحـاول دائماً قـادة بلد ما ان يبيّنـوا ان المعتدي هـو الخصم ، او بالاحرى ، انهم كانوا مجبرين على التصرّف لاحساسهم بأنهم في خطر . وبالتالي ، حتى على الارضية السياسية ، من الصعب للغاية ان نعرّف المعتدي .

واذا كـان الجندي سيعـاقب من الآن فصاعـداً لمشاركتـه في حـرب عدوانية ، ففي كل امة ، ينبغي ان يحق له ان يطلب محاسبة حكومته ، في بدء الأعمال الحربية ، وان يطّلع على كل الوثائق المتعلّقة بانفجار الخلاف . ويتوجّب عليه في الواقع ان يكوِّن رأياً شخصيـاً ، وربما حتى كـان يمكن معاقبته لأنه لم يكوّنه (رأياً شخصياً) ـ وعلى أي حال ، الى ذلك الحين ، كان لن يطيع امر القتال :

وتتضح الاستحالات العملية التي يفرضها قانون « نورمبرغ Nuremberg »هذا. ومن جهة اخرى ، كانت الأمم تتجنب كثيراً تطبيقه ، فكما في اثناء الحرب الكورية ، كذلك عند الحملة ضد السويس في تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٥٦ . وبخلاف ذلك كثيراً ، أُحيل جندي انكليزي ، كان قد رفض الاشتراك في هذه الحملة الاخيرة ، امام مجلس الدفاع ، وحكم عليه بتهمة رفض الامر منتهكين بذلك حرمة قانون نورمبرغ .

وزِد على ذلك ، انه حتى في العام ١٩٤٥ ، رفض المنتصرون استعمال هذا القانون ضد ملايين الجنود الالمان . واستثناء واحد كان قد حدث : في حالة كاتب هذا الكتاب ، وكما جاء في حيثيات الحكم ، لأنه لم يكن « مجرد قائد قوات او قائد فرقة » ولأن « الخسائر الرئيسية التي تكبّدها العدو كانت تقريباً حصراً على غوّاصاته » .

واذا كنت قد تحدثت عن هذه الاستحالة في القانون الممارس في « نورمبرغ » هذا لأُشدّد كثيراً على التالي : عندما يتلقى جندي الامر بالقتال من قيادته لا يوجد بالنسبة له الّا واجب واحد : الامتثال للأمر لأن القوانين التأديبية تعاقب في كل بلدان العالم رفض الامتثال للأمر .

وهذا يكشف فجور قانون « نورمبرغ » الذي يعاقب جندياً على اعمال كانت غير جديرة بالعقاب حين نُفِّذت . وخلافاً لذلك ، لو لم ينفّذها كان يعاقب بقساوة بالقانون التأديبي لأية امة .

وفي بدء الحرب ، لم يكن عندي ، انا نفسي ، فكرة اخرى ، الّا القيام بواجبي ، ذلك الذي ارتكز على القتال بفاعلية قدر المستطاع ، بموارد مضغوطة للغاية ، ضد احدى اكبر القوى البحرية في العالم .

ووجدت نفسي تابعا مباشرة للقيادة العليا التي كانت تعطيني التعليمات الضرورية لما فيه فائدة الخطة العامة للحرب . وفي البدء ، عندما

كنت ما ازال استخدم الغوّاصات في بحر الشمال ، كان يستطيع كذلك قائد جيش الغرب ، مسؤول منطقة العمليات هذه ، ان يعطيني توجيهات لعملها .

وكان من المفترض في البدء ، ابحار عدد كبير جداً من سفن العدو ، كذلك على انفراد ، بما ان بدء العمل بنظام المواكب كان يتطلّب وقتاً كثيراً ومن غير الممكن انجازه الاّ تدريجيا . ومن جهة اخرى كانت الملاحة الحيادية ستتابع الوصول الى انكلترا بمراكب منفردة . وعليه كان الانكليز سيحاولون مراقبة بحر الشمال ومجالا ممتدا قدر المستطاع الى الغرب في الاطلسي . وكان الطيران يتلاءم بشكل اكثر خصوصية مع هذه المهمة . وقلّما كان من الممكن توقّع قتال بقوات بحرية خفيفة اذا لم يكن امام المرافىء وبالقرب من الشاطىء لاسيما في النقاط البؤرية لحركة المرور . وكانت مدمرات وخافرات اخرى كالحرّقات والجيّاب المسلحة معزّزة بطائرات قرب الشاطىء تدافع عن المواكب .

وكان ينبغي العمل على الغوّاصات حسب (نظام الاسر) وفقا للنظام الدولي ، يعني ، اتفاقية لندن للعام ١٩٣٦ ، وكما رأينا ، ذلك يعني انها كانت تفتش سفن التجارة المسلحة او غير المسلحة مثل السفن العائمة . واذا كان فحص اوراق الاثبات الشخصية والحمولة يجيز تدميرها ، كان ينبغي عليها اولاً تأمين سلامة الطاقم ، على اعتبار ان زوارق الانقاذ لم تكن تقوم ذلك بشكل كاف .

وكانت وحدها معفية من هذه الاجراءات التفتيشية :

١ ـ سفن التجارة المخفورة بسفن حربية او بطائرات « ان الذي يطلب الحماية من اسلحة العدو يجب ان يتوقع ان يُهاجم باسلحتنا » .

٢ ـ تلك التي كانت تساهم بعمليات عسكرية او تظهر مقاومة للتفتيش .

٣ ـ كانت سفن نقل وحدات العدو تشكل جزءاً من القوات المسلحة ، لأنها كانت ملحقة بقيادة العدو ، اذاً كان ينبغي معاملتها كالسفن الحربية .

وكانت التعليمات المعطاة للغوّاصات في بدء الحرب مستلهمة من هذه التدابير . وكان الأمر يتعلّق اذاً باستخدام اصغر عدد كنا نتصرف به بالطريقة الأكثر فعالية مع حسبان القيود والوضع . وكان يمكن ان يتخذ عملها الاشكال التالية :

أ) الهجوم على سفن مبحرة بمفردها :

كانت الغوّاصات ستوزّع في قطاعات منفصلة في غرب الجزر البريطانية . ولما كان عليها ان تعمل وفق « نظام الاسر » كانت هذه القطاعات بعيدة كثيرا عن الشاطىء ، لتكون الغوّاصات في كل نطاق الممكن ، خارج مدى المراقبة الجوّية .

وكان يُطبّق نظام الاسر حتى في بحر الشمال . هناك ، كانت حركة المرور ، بقسم كبير منها ، حيادية وخاصة اسكندنافية . كانت تَعْبُر باتجاه الشاطىء البريطاني ، انطلاقاً من رأس « سكاجين Skagen » أو أكثر الى الشمال ، بمستوى « بيرجين Bergen » .

واكتشفنا في الحال ، ان العدو كان يبذل كل طاقته لمنع غوّاصاتنا من العمل وفق التنظيم الدولي . وتحققنا من انه كان قد اتخذ التدابير التالية :

أ) كان الطيران يراقب الاطلسي حتى مسافة بعيدة نحو الغرب . وكانت قيادة البحرية البريطانية تدفع بحاملات طائرات كثيراً في عرض البحر ، هذا الذي كان يمنع عملياً عمل غوّاصاتنا على سطح الماء .

وفي ١٧ أيلول (سبتمبر) ١٩٣٩ اكتشفت الغوّاصة يو ـ ٣٩ U-39 (النقيب البحري « كلاتيس Glattes ») التي كانت تجول في قطاعها ، حاملة الطائرات « أرك رويال Ark Royal » وهاجمتها . قذفتها بثلاثة

طوربيدات بإشعال مُمغنط انفجرت قبل الاوان لدى اقترابها منها ، هذا يعني قبل ان تمرّ تحتها . وهكذا كنا قد حُرمنا من نصر مهم . بالاضافة الى ذلك سمح مدى الانفجار لمدمرات المواكبة باكتشاف الغوّاصة التي دُمِّرت . وأنقذ الطاقم .

وفي ١٩ أيلول (سبتمبر) هاجمت كذلك الغوّاصة يو- ٢٩ U-29 (النقيب البحري « شوهارت Schuhart » حاملة طائرات اخرى « كوارجو Le Courageous » وكان حظها افضل . واغرقت الطوربيدات العاملة بدقة ، السفينة العدوّة .

وأمام هذه المعارك ، اعتقدت قيادة البحرية البريطانية ان حاملات طائراتها الثمينة كانت تخاطر اكثر مما ينبغي واستدعت كل تلك التي كانت في الاطلسي . واصبحت بذلك مهمة غوّاصاتنا سهلة بشكل ملموس .

ب) بلّغ القباطنة بسرعة جداً ، ان السفن التجارية كانت تستخدم جهازها اللاسلكي حالما كانت تكتشف غوّاصة ، مرسلة الحروف « اس . اس . اس S.S.S » مصحوبة بموقعها . وبصورة عامة ، كانت طائرات او قوات خفيفة تظهر مجبرة الغوّاصة على الغطس والعدول عن الاجراءات على سطح الماء . ولم تسمح خصوصية الاشارة « اس . اس . اس S.S.S » بدلا من اس . او. اس S.O.S » بأي تردد : فلقد نجمت عن تعميم عام صادر عن قيادة البحرية التي كانت قد الحقت سفن التجارة بشبكة انذار العدو . ومن جهة اخرى لم نتأخّر في الحصول على هذا التعميم الموجود منذ العام ١٩٣٨ .

جـ) وفي ٦ أيلول (سبتمبر) قُصفت لأول مرّة غوّاصة (يو- ٣٨) (U-38) بالمدفعية بواسطة سفينة تجارية . وفيها بعد خمسة عشر يوماً ، نوّه مكتب المعلومات البريطاني علناً وعلى سبيل المثال الواجب اتباعه ، بموقف سفينة شحن كانت قد اطلقت على غوّاصة وارجعتها الى الخلف . وفي ٢٦ ايلول (سبتمبر) اعلن السيد تشرشل وزير البحرية البريطانية ، ان كل

السفن التجارية كانت تتلقى تسليحاً . وهذا الذي طابق رسميا تقاريرنا وافتراضنا بأن الامر كان يتعلّق ببداية . وفي اول تشرين الأول (اكتوبر) دعت قيادة البحرية السفن التجارية ، باللاسلكي ، لمصادمة الغوّاصات حتى السفن الحيادية اطاعت هذه الدعوة . وبلّغت الغـوّاصة (يـو ـ ٣) (U-3) العاملة في بحر الشمال : أوقفت سفينة الشحن السويديـة « غين Gun » في ضوء قمر جميل . واقترب الربان من الشاطىء ، اوراق الاثبات مشبوهة . تنقـل السفينة زوراً ٣٦ طنـا من المتفجرات الى وزارة الحـرب البلجيكيـة ، ولكنها تـوجد عـلى مسـافـة ١٥ ميـلاً جنـوبي « ليـنـدينيس Lindenss » وتسـير بـ ٢٨٠ وبينما نحن نحضّر كـانت مجمـوعـة التفتيش تحـاول ان تصطدم بنـا بكل السـاعدة مستخـدمة السـرعـة القصـوى . ونتجنبهـا بفارق قليـل بالمنـاورة المباشـرة لمحركـاتنـا « ديـزيـل Diesel » وتُغرق مجموعة التفتيش سفينة الشحن هذه .

د ـ وبشكل عام ، كانت السفن التجارية تبحر بدون نور في الليل مثل السفن الحربية . اذاً كان يصعب على الغوّاصة التعرّف ما اذا كـان الأمر يتعلق بسفينة مساعدة او بمجرد سفينة تجارية . وكان ينبغي عليها ، اذاً ، الاقتراب كثيراً لتمييـز التفاصيـل . وكانت تستخـدم مصباح مـورس او منوارها ؛ وكان الانبهار المسبب بذلك يعيق عملها في حين ان موقعها يصبح مكشوفا . وان حدث ان واجهت سفينة ـ شركا ـ كان دمارها مؤكداً .

وانضافت لهذه التدابير المتخذة من قبل العدو والتي جعلت تطبيق نظام الاسر صعباً ، قيوداً مُتأتية من قيادتنا الخاصة ، اثر حادث وقع فجأة في بدء الحرب . ففي ٤ أيلول (سبتمبر) ١٩٣٩ اغرقت الغوّاصـة « يو ـ ٣٠ » (U-30) الباخرة الانكليزية « اثينيا Athenia »[١] التي كانت تبحر بشكل متعرّج ، مموّهة انوارها ، حول طـريق متوسـطة غير اعتيـادية . واعتقـد

(١) ورغم اقتناعي بأن القبطان كان مخلصا ، كنت افرض عليه عقوبة لأنه بانتباه اكثر بقليل كان سيكتشف بأن الامر لم يكن يتعلّق بطرّاد مساعد .

القبطان الالماني انه امام طراد مساعد . وفي المساء نفسه ارسلت رسالة الى كل الغوّاصات :

بأمر من الفوهرر سوف لن تهاجم مؤقتا ، أية باخرة قطعا ، وحتى وان كانت تبحر بموكب .

اذاً كانت سفن المسافرين قد حصلت على تشريع خاص ، لأن القانون الدولي كان يسمح بتدميرها تقريباً اذا كانت بموكب .

وكذلك كانت السفن الفرنسية موضوع استثناء . ففي ٣ أيلول (سبتمبر) تلقّت الغوّاصات الامر التالي :

ـ تعتبر فرنسا في حالة حرب مع المانيا بدءاً من الساعة ١٧ . يكون التحرّك الآن دفاعياً أمام السفن الفرنسية وحتى التجارية .

وفي ٦ أيلول (سبتمبر) وضّحت رسالة اخرى :

ما زال الوضع مع فرنسا غير واضح . ويكون التحرّك دفاعياً امام السفن الفرنسية حتى التجارية . ولا تُفَتّش السفن المَتحقّق من انهافرنسية. تَجَنُّب الحوادث بأي ثمن مع فرنسا .

وكانت السفن الفرنسية تُعامل بشكل افضل من السفن الحيادية لأن هذه الأخيرة كان يمكن تفتيشها وتدميرها اذا كانت تنقل بضاعة مُهرّبة . ومن جهة اخرى ، كان من الصعب جداً ، لا بل من المستحيل كلياً في الليل التعرّف على جنسية السفينة المكتشفة .

واعاقت هذه القيود تدريجياً قباطنة الغوّاصات الذين كانوا يرون انفسهم مُلزمين باجراء تمييز قبل التحرّك ، وكانوا يتحملون مسؤولية خطيرة جداً . وكثيراً جدا ما كانت تُفاقم مخاطرهم . ففي النهار كان يتوجب عليهم اخراج المثفاق زمناً طويلاً كثيراً ، اذاً ، التعرّض لأن ينكشفوا ؛ وفي الليل المجيء على مقربة جدا ، هذا يعني ان يتخذوا مكانهم في وضع خطر غالباً .

ولقـد اعطى هتلر هـذه الاوامر ، لأنـه كان يـرغب ، ان يرجـع بدء العمليات الحربية ، بشكل واضح للعيان ، للقوى الغربية ، ولأنه كان يأمل ايضاً تجنب الحرب مع فرنسا على الرغم من بيانها الرسمي . وكون هذا الامل لم يتحقق اعيدت القيود بشأن السفن الفرنسية في نهاية ايلول (سبتمبر) .

وبتشابه ، لزمت القيادة البحرية العليا اكبر احتراس ولم تعارض الاّ تدريجيا التدابير البريطانية ، المذكورة اعلاه ، والتي تشكل انتهاكاً لحرمـة اتفاق لندن . وسمحت بأوامر متتالية بالهجوم على السفن التجاريـة التي كانت تستخدم جهاز اللاسلكي ثم على تلك التي كانت تبحر وانوارها مُموهة كلياً او كانت مسلحة ، ثم على كل تلك التي تمّ التعرّف عليها كعدوّة (كرد فعل ضد الدعوة الموجهة للسفن البـريطانيـة للاصـطدام بالغـوّاصات) واخيراً ، أعلنت منطقة حربية ، مؤلفة في البدء من قطاعـات منفردة ثم انطلاقاً من ١٧ آب (اغسطس) ١٩٤٠ اصبحت شاملة لكل المياه المحيطة بانكلترا . وكان الهجوم مسموحاً دون سابق انذار داخل هذه المنطقة .

وينبغي الاشارة الى ان القيادة الالمانية الزمت نفسها باحترام اتفـاق لندن ، ولم ترفضه الاّ بشكل غير محسوس امام انتهاكه من قبل العدو والذي كان يجبرها على ذلك . أُقِرَّت الاوامر القاضية بهذه التغييرات بالتعاون مع الشؤون الخارجية والسلطة ؛ وقد حافظت دائماً على اعتدال سيـاسي مميّز بالمقارنة مع تلك التي اعطاها البريطانيون والاميركان لغوّاصاتهم الخاصة . فمثـلاً اصدر تشـرشل تعليمـاته لغـوّاصاتـه العـاملة في « السكـاجيـرّاك Skagerrak » بمهاجمة كل السفن الالمانية دون انذار في النهار ، وكل البواخر دون استثناء في الليل . وكان مثل هذا الامر يتخطى بكثير اوامرنا لأنه كان يسمح في هذه المنطقة باغراق حتى السفن الحيادية المبحرة بأنوارها .

كذلك ففي بدء الحرب مـع اليابـان في ٧ كانـون الأول (ديسمبر) ١٩٤١ ، اعلنت الولايات المتحدة مباشرة ان كل المحيط الهادىء كان يؤلف

منطقة حربية ومارست فيها حرباً غوّاصة دون قيـود . ومن غير المجـدي الاشارة لمدى مثل هذا القرار المتحرِّر من كل اعتبار سياسي .

وشخصياً فلقد تلقيت مباشرة من القيادة البحرية العليا سلسلة الاوامر التي كانت تغيِّر تدريجياً طريقتنا في العمل ، والتي كانت مُتّفقة مع رغباتي واقتراحاتي . كان يسرّني جداً ان ارى الغاء القيود ، التي ، بسبب موقف العدو المناقض للتنظيم الدولي ، كانت تعرّض الغوّاصات لمخاطر كبيرة . وفي حين تقيّدت بـدقة بتعليمـات القيادة ، غـير ان محكمة « نـورمبرغ » جعلتني مسؤولا عن العَمليات التي نفِّذت تطبيقاً لهذه التعليمات . ومـع ذلك ، بعد تفحُّص اوامر البريـطانيين المعـطية منـذ زمن السلم لسفنهم التجارية ، والذين كانوا قد جرّدوها من هذه الصفة ، وكذلك الطابع الذي كان نفس هؤلاء البريطانيون والاميركان قد رسّخوه في حربهم الغوّاصة ، برأتني المحكمة من كل الاتهامات المرفوعة ضد حربنا الغوّاصة الخاصة .

وما بين ٣ ايلول (سبتمبـر) ١٩٣٩ و٢٨ شباط (فبـراير) ١٩٤٠ اغرقت غوّاصاتنا العاملة في الظروف المعروضة اعـلاه ، ١٩٩ سفينة أي ٧٠١٩٨٥ طناً حمولة السفن الاجمالية .

ب) هجوم بلا قيد ولا شرط ضد المواكب المرصودة :

كانت تجربتنا في هذا المجال من زمن السلم تُسوِّغ انتظار نجاحـات عظيمة . ولذلك حاولت خلال الاشهر الاولى ، تكراراً ، تنظيم هجومات مُجمَّعة ، تطبيقاً للتكتيك الذي وضّحناه . وإثر ابحار ١٩ آب (اغسطس) ١٩٣٩ ، ارسلت مسؤولي التشكيـلات البحريـة الثانيـة والسـادسـة ، بحـراً ، لينوبـوا عن القيادة ، خـلال هذه الهجـومات المتشكلة بقطيع الذئاب .

وهكذا جرت الامور ، في الحقيقة الساطعة : خلال المنتصف الأول من تشرين الأول (اكتوبر) كان ينبغي على ورش السفن الحربية ان تسمح للغوّاصات التسع بمباشرة القتال . وكنت اعتقد انه كانت ستظهـر اخيراً

الفرصة المطلوبة . ففي اول تشرين الأول (اكتوبر) دوّنت في سجل عمليات القائد العام للغوّاصات (B.D.U)[1] :

« يتميّز الوضع بالعدد القليل من الغوّاصات الجاهزة » .

« ونظراً لادراكي بتكوّن تجارة العدو من مواكب ، اعتبر ان توزيع الغوّاصات منفردة على مساحة مُفرطة في كبرها ، غير مناسب . وينبغي ان يكون الهدف اعتراض سبيل المواكب والحشد عليها ببعض السفن التي نملكها . فمن الصعب جداً اكتشاف موكب في عرض البحر . ومن المناسب ان نحاول ذلك في المناطق التي تخترقها طرقات طبيعية خاصة في جنوب - غربي انكلترا وفي انحاء جبل طارق » .

المنطقة الاولى لها الأفضلية كونها الأكثر قرباً ، ولكن الحراسة ، المعزّزة بوجود العديد من القواعد ، اقوى فيها ، وفي هذا الوقت من السنة . يجب توقّع طقس رديء . ان منطقة جبل طارق ابعد ولكن تتقاطع فيها عدة طرق تجارية وهذا يبشّر بانتصارات اكثر . وكان سينبغي ان يكون الطقس فيها اكثر ملاءمة من الشمال . ونملك قليلا من المعلومات حول الحراسة التي يمكن ممارستها فقط انطلاقا من جبل طارق ومن كازابلانكا ، ولكنها تبيّن انها تتركز خاصة في المضيق » .

« قررت العمل في هذه المنطقة من جبل طارق » .

إجراء : بقدر ما يكون ظهور الغوّاصات مفاجئاً ومركزاً ، بقدر ما يكون النجاح كبيرا واكيدا . ليست كل الغوّاصات على الدرجة نفسها من التهيؤ ؛ وستبحر منفردة وستذهب قبل كل شيء الى جنوب غربي ايرلندا ، المنطقة الأكثر ملاءمة بدليل التدمير المنجز حتى هذا الحين . وعندما ستصلها كل الغوّاصات ، ستتابع طريقها حسب امر القائد العام الذي يؤجّل

---

(١) اصبح القائد الأعلى للغوّاصات « ف ديو FDU » في ١٩ ايلول (سبتمبر) ١٩٣٩ قائدا عاما للغوّاصات (ب ديو BDU) .

اعطاءه الامر بعد او قبل ذلك تبعاً للوضع . وسيبحر الرائد البحري « هارتمان Hartman » على متن الغوّاصة يو ـ ٣٧ (U-37) بصفة رئيس هذه المجموعة في الاطلسي ، وسيأخذ عند الاقتضاء قيادة العمليات ضد المواكب . واذا بدت الظروف مؤاتية قليلاً امام جبل طارق ، سيكون له الخيار في اختيار موقع آخر ، ابعد عن القواعد العدوّة ، على طول الشاطىء الغربي لاسبانيا والبرتغال ، حيث تمر فقط حركة سير الشمال ـ الجنوبي .

حدث عكس ذلك ، فبسبب التأخيرات الطارئة في ورش السفن الحربية من خسائر ووقف في المهمات الخاصة ، لم تعد ست سفن غوّاصة جاهزة ، فلم يبق منها اذاً اكثر من ثلاث . واغرقت ثلاث او اربع بواخر في ١٧ تشرين الأول (اكتوبر) ولكن حوادث الطوربيدات منعتها من الفوز بانتصارات اخرى . وتوجب على واحدة منها ان تعود كونها استنفدت كل طوربيداتها . ولم تنجح الغوّاصتان الباقيتان باعتراض موكب محميّ بطائرات .

وجرت محاولات اخرى مشابهة في المنتصف الثاني من تشرين الأول (اكتوبر) وبدء تشرين الثاني (نوفمبر) . ففي كل مرّة لم يكن عدد الغوّاصات الجاهزة كبيراً ابداً كما ينبغي لاعتراض مواكب في عرض البحر ومهاجمتها بمجموعة . واستنتجت من ذلك ان العدد كان يبقى غير كاف لإجراء حشود . وقرّرت اذاً ، ارسال الغوّاصات مؤقتاً الى الاطلسي ، كلما كانت ستصبح جاهزة . ولم يكن بالامكان استئناف العمليات المجمّعة الّا خلال صيف ١٩٤٠ . فحققت نجاحات كبيرة جداً : فمثلا في تشرين الأول (اكتوبر) دمّرت ٣٨ سفينة خلال يومين في ثلاثة مواكب .

وعلى أي حال ، كانت التجربة المنجزة في اول تشرين الأول (اكتوبر) في غربي جبل طارق ، قد بيّنت ان الغوّاصات كانت قادرة على مهاجمة المواكب . وبالاضافة لذلك ، اكتشفت ، هذا الذي توجّب تأكيده فيما بعد ، ان القيادة التكتيكية التي يمارسها قائد انطلاقا من غوّاصة ، لم تكن دائما ممكنة ولا ضرورية . فاذا مكث هذا القائد بعيدا كثيراً عن الموكب

ليكون خارج مدى الانارة الجوّية وليمكنه البقاء على سطح الماء ، كان يفقد رؤية العدو ، اذاً ، لم يكن يملك ابداً معرفة كافية عن الظروف المحلّية . واذا مكث قريباً اكثر مما ينبغي ، كان يخضع كالبقية لنفس الواجبات الدفاعية . ومن جهة اخرى لم يكن عدد غوّاصاتنا الضعيف اكثر مما ينبغي ، يسمح بأن يُستبَعد منه كذلك في الهجوم ، الاّ اذا كان ذلك حتماً ضرورياً لنجاحه . فضلاً عن ذلك ، كنا بأمسّ الحاجة لقادة التشكيلات التي كانت كذلك مبحرة ، لتشكيل طواقم جديدة ، ولتحضير الغوّاصات التي كانت قد اصبحت جاهزة للعمل .

واثناء النضال ضد القيادة التكتيكية في البحر ، انضاف لكل هذه الاسباب في الواقع أنني كنت قادراً كلياً بأن اتسلم في المانيا ، قيادة كل العمل ضد المواكب . وكانت هذه القيادة تشمل اساسا ابلاغ السفن عن الوضع ، كما كنت اتعرّف عليه من مصادر مختلفة ، وتصحيح الرسائل الخاطئة او المتناقضة ، واستخدام غوّاصات او مجموعات محددة ، وتعيين تلك التي كانت ستعترض وتلك التي كانت ستهاجم ، والتدخل اذا فشل هذا الاعتراض . وكان الامر يتعلّق بالقيادة نحو الهجوم لا بالقيادة اثناءه . في هذا الحين كان كل قائد يستعيد استقلاله ، اذاً ، كان يتوقف نجاح العملية التي كنت انظّمها على مهارته ، على روح المبادرة عنده ، على صلابته ، على قساوته نحو نفسه . وكان هو الذي يحمل ثقل المعركة وبالتالي كان يرجع اليه والى طاقمه شرف النصر . وكان ينبغي على تدريب القادة ان يسعى قبل كل شيء لتطوير روح المبادرة عندهم ، ومقدرتهم على التصرف بمفردهم .

وكانت كذلك معرفتي الشخصية عن الظروف المحلية والقدرة على « الاحساس » بأنني انا نفسي في عرض الاطلسي ، اكبر مما كنت اتوقّع . وبعد كل مراقبة بحرية كنت استعلم شخصياً من القبطان . وكانت هذه الاستعلامات المتمَّمَة بالاجوبة على استجواب خاص كانت تنجزه قيادة اركاني ، وبيوميات الغوّاصة ، تزوّدني في غضون كل الحرب ، بخلاصة

ممتازة وشاملة عن الوضع في البحر . فخلال هجوم على موكب كانت الاستعلامات الارصادية ورسائل الغوّاصات في الاعتراض تعرّف قيادة اركاني بسرعة جدا بهذا الوضع الخاص . وان استخدام اشارات موجزة للغاية وبالتالي صعبة جداً ان تعترض او تُحلّ من قبل العدو قد كوَّن فائدة كبيرة . واذا اعتقدت انني لم اعلم ما ينبغي عن الشروط المحلية كنت اسأل أنا شخصيا بواسطة اللاسلكي ، وكنت احصل غالبا على الجواب في نصف الساعة التالية . وقبل اتخاذ القرارات التي كانت تتطلّب معرفة دقيقة ببعض الظروف ، كنت شخصياً ، اتصل هاتفياً بقبطان ، في آونة متوقعة لمثل هذه الاتصالات وبلغة مرموزة . لم الجأ الاّ نادرا لهذا الاجراء .

وكنت حريصاً على ان يكون رئيس مكتب العمليات والضابط الذي كان قد الحق به وبشكل خاص من اجل العمليات ضد المواكب ، من قباطنة الغوّاصات ، ذوي تجربة كبيرة ، وخصوصاً على علم بهذه العمليات . وكان الرائدان البحريان « اوهرن Œhrn » و« هيسلير Hessler » والنقيب البحري « شنيه Schnee » الذين شغلوا زمناً طويلاً هذه الوظائف يستجيبون كلياً لهذه الشروط . وكذلك الحكم الأكيد جداً يتطابق دائماً مع الواقع ، فبوصفه رئيس قيادة الاركان ، كان الرائد البحري « كودت Godt » ثميناً كثيراً بالنسبة لي .

هكذا حرصنا على تحقيق وحدة الشعور والفكر بين المقاتلين وقيادة الاركان . وعلى كل حال ، كان لهذا التبادل المستمر بالافكار والانطباعات ما بين الجبهة والقيادة ، على كل وجه ، الأثر الأكثر مدعاة للسرور .

جـ ـ زرع الألغام بواسطة الغوّاصات :

في البدء لم اكن اعتمد على نيل كثير من النجاحات العظيمة في الحرب ضد السفن التجارية بسبب القيود التي كانت مفروضة علينا وبسبب عدد الغوّاصات المفرط في نقصه . وكذلك كنت اعلّق على كلفة مهاجمة العدو في

مياهه الاقليمية ، هذا يعني ، داخل حدود الثلاثة آلاف ميل بحري ، وبخصوصية اكثر امام المرافىء وفي النقاط البؤرية لحركة مروره . ولأجل هذا ، كنا نملك نوعين من الألغام : ت . م . ب T.M.B بحشوة متفجّرة ٤٠٠ ـ ٥٠٠ كيلو مستخدم حتى عمق ٢٥ ـ ٣٠ مترا ، وبدءاً من اول العام ١٩٤٠ « ت . م . ث T.M.C » بحشوة متفجّرة ١٠٠ كيلو مستخدم على اعماق تصل لـ ٣٥ مترا . وكان يحدد انفجاره المجال المغناطيسي للسفينة التي كانت تمرّ فوقه . وكان النموذجان يعملان على نحو رائع جداً من وجهة النظر التقنية . وكانا يُدينان لمراقبة الألغام والعوائق التي كان يوجهها اللواء البحري « روثير Rother » .

ويسمح القانون الدولي بزرع الالغام في المياه الاقليمية بدون انذار مسبق . وبالاضافة الى ذلك تقدم هذه العمليات المنفَّذَة على مقربة مباشرة من المرافىء ، امكانية مهاجمة سفن حربية بطوربيدات . ولكنها تحدث على اعماق قليلة ، وفي اغلب الاحيان بتيارات عنيفة جدا عند الشاطىء وعلى مقربة من نقاط حراسة العدو ، كذلك فهي تتطلّب مهارة كبيرة وقلباً حازماً جداً من جانب القباطنة . وكان اولئك يتصرفون بطريقة تفوق كل مديح .

فقبل كل شيء ، كانت فكرة اقتحام العدو في عقر داره تعتبر بشكل من الاشكال كأنها فكرة مغامرة . وكان القباطنة يعتبرون انه من الصعب تنفيذ الاوامر التي كنت قد حضّرتها منذ زمن السلم . وفي الواقع تبينَّ ان التنفيذ ممكن تقريباً في كل مكان . فخلال الاشهر الاولى ، لم يكن لدى العدو الوقت لتنظيم دفاعه كلياً .

وكانت قد وقعت ٣٤ عملية ، وعادت كل الغوّاصات سالمة وجلي جداً ، بزهو مأثرتهم ، ما عدا اثنتين دمّرتا ، واحدة في « كلايد Clyde » والاخرى امام « دوفر Douvrès » (يو ـ ١٦ U-16 النقيب البحري « ويلنر Wellner » ويو ـ ٣٣ U-33 النقيب البحري « دريسكي Dresky ») .

وكانت قد نفّذتها في بحر الشمال سفن من حمولة ٢٥٠ طنا الأكثر قدرة

على ولوج الاوكار . وفي اول اذار (مارس) ١٩٤٠ كانت قد زرعت كذلك ألغام في الاماكن التالية :

الشاطىء الغربي لبريطانيا العظمى : « لوتش ايوي Loch Ewe » و« كلايد Clyde » و« ليفربول Liverpool » و« سوانسي Swansea » وقناة البريستول و« فوريلاند Foreland » .

شاطىء المانش : « فالماوث Falmouth » و« بورتلاند Portland » و« ويماوث Weymouth » و« بورتسماوث Portsmouth » و« دوفر Douvres » الشاطىء الشرقي : « اينفر غوردون Inver gordon » « ديندي Dundee » و« فارث اوف فورث Firth of Forth » و« بليث Blyth » « نيوكاستل Newcastle » ، و« هارتليبول Hartlepoul » و« اينير داوسينغ Inner Dowsing » و« نيووارك Newark » و« كروس ساند Cross Sand » و« لاويستوفت Lowestoft » و« اورفوردنيس Orfordness » و« دونجينيس Dungeness » و« كرومارتي Gromarty » و« غريت يارموث Great Yarmouth » و« هوفدين Hoofden » و« نوردهيندير Nord Hinder » و« فلامبوروغ Flamborough » .

وحصلنا على انطباع ، من اشارات العدو الملتقطة مباشرة بعد عملية الزرع بأن الألغام قد حققت نجاحا . وهكذا فبعد بضع ساعات سمعنا قيادة البحرية (البريطانية) ترسل الانذارات دليلاً على ان سفناً كانت قد انفجرت فوق هذه الألغام التي كانت قد زرعتها الغوّاصة « يو ـ ٣٠ U-30 » (النقيب البحري « ليمب Lemp ») امام « ليفربول » على عمق قليل وفي افضل الظروف . وتوجّب كذلك ، في غضون وقت ما ، اغلاق المرفأ الأكثر اهمية على كل الشاطىء الغربي ، كوسيلة وحيدة لتفادي خسائر جديدة . وكذلك علمنا من رسائل الاستغاثة المرسلة من سفن غارقة او معطوبة ان عوائق اخرى كانت قد لعبت دورها .

اذاً كان قد دُمّر قبل الأول من آذار (مارس) ١٩٤٠ ، حسب التاريخ البريطاني الرسمي ، ١١٥ سفينة اي ٣٩٤٥٣٣ طناً سعة السفن الاجمالية .

ولكن لم تكن الغوّاصات وحدها تزرع الغاما ، فلقد وضعت مدمّرات « الكومودور بونت Comodore Bonte » كمية مهمة منها ، تحت مياه الشاطىء الانكليزي ، خلال ليالي شتاء ١٩٣٩ - ١٩٤٠ . ويدلّ هذا الرقم على اجمالي النتائج المكتسبة بهذه الالغام .

❋ ❋ ❋

وتدخل بعض العمليات الموجّهة قبل كل شيء ضد السفن الحربية العدوّة في اطار تلك التي نُفِّذت قرب اليابسة . واشهرها هو دخول الغوّاصة « يو - ٤٧ U-47 » التي كان يقودها النقيب البحري « بريين Prien » في مرسى « سكابا فلاو Scapa Flow » . وتستحق هذه العملية ان تروى بالتفصيل بسبب الظروف الخاصة التي جُهِّزت فيها ، والجرأة في تنفيذها .

منذ بدء الحرب ، خطرت لي هذه الفكرة في العمل ضد « سكابا فلاو Scapa Flow » . غير انني امتنعت عنها بسبب العقبات التقنية غير العادية وكذلك بسبب ذكرى المحاولتين الفاشلتين اللتين قام بهما في غضون الحرب العالمية الأولى كل من النقيب البحري « فون هينيغ Von Hennig » والملازم البحري « ايمسمان Emsman » .

وكانت هذه العقبات تنتج بالدرجة الأولى ، عن التيارات العنيفة جدا عند الشاطىء والتي تنتشر في تلك المنطقة . فمثلا في « بنتلاند فارث Pent-land Firth » تبلغ سرعة عشر عقد . وكانت احدى غوّاصاتنا التي لا يمكنها بلوغ اكثر من سبع عقد تحت الماء وفي غضون فترة وجيزة جدا فقط ، ستصبح العوبة لهذه التيارات. وبالاضافة الى ذلك ، كان ينبغي ، طبعاً ، افتراض وجود شباك والغام ومآصر (حواجز ماء) وكذلك هياكل غارقة وسفن حراسة كانت تسدّ المداخل الى « سكابا Scapa » القاعدة الأكثر اهمية بالنسبة للاسطول البريطاني . وكان ينبغي على القائد الاعلى « لاسطول البيت[1] Home Fleet » وعلى قيادة البحرية ، المجرّبة جداً في هذا النوع

(١) الاسطول المكلف بحماية المملكة المتحدة .

من الأعمال ، ان يكونوا قد بذلوا اكبر عناية لجعل هذه السدود متعـذّرة الاجتياز .

وكانت مثل هذه العملية تبدو اكثر من مغامرة . وأتذكّر ، أنني جلست يوماً امام خارطة « سكابا Scapa » وبينما كنت افكّر بالمسألة ، وقع نظري على النقيب البحري « اوهرن Œhrn » الملحق بمكتب عملياتي ، وهو رجل قادر على تركيز نادر للذهن . قال لي عفوياً ، وبطريقته الرصينة والمقنعة الى هذا الحد :

ـ اعتقد بأننا سنجد وسيلة الدخول .

اقنعني هـذا التفكير ، من ضـابط كنت اعلّق اكبر ثقـة على رأيـه ، بدراسة المسألة حقا بعمق ، لتحديد قراري تبعاً لنتيجة هذه الدراسـة . وكنت قد طلبت من القيادة العليا ، منذ بدء الاعمال الحربية ، تقريراً عن « سكابا » مثبتاً بناء على كل الأخبار التي كانت معروفة . وكانت الخارطة تبيّن السدود التي كان يُعتقد بأنها مقامة في كل المداخل . وفي ١١ ايلول (سبتمبر) ١٩٣٩ وصلتني صورة من الجوّ كانت تبيّن وجـود سفن ثقيلة وخفيفة في شمال « فلوتا Flotta » وفي المضيق بين« سويثا Switha » و« ريزا Risa » . وبالاضافة الى ذلك أمّن لي ، النقيب البحري « ويلنير Wellner » قبطان الغوّاصة « يو ـ ١٦ » والذي كان قـد عمل سـابقاً في « الاوركـاد Orcades » معلومات ثمينة حول الحراسة واشعال المنارات وظروف التيّار . وكان يعتقد إنه من الممكن دخول « سكابا » من « خوجا سـاوند Hosca Sound » اذا كان السدّ مفتـوحا فيهـا بالصـدفة . وكنت قـد طلبت من الاسطول الجوّي الثاني ان يقدّم لي صوراً واضحة قدر المستطاع لمختلف السدود المقامـة في كل طـريق للمدخـل ؛ وحصلت عليها في ٢٦ ايلول (سبتمبر) وتوصّلت للنتائج التالية :

أ ـ « اعتقد بأن الدخول مستحيل تقريبا من « الخوجا ساوند Hosca Sound » ومستحيـل كلياً من « السويثـا سـاونـد Switha Sound » والـ

« كلاستروم ساوند Clesstrom Dound » بسبب السدود الموجودة هناك .

ب ـ « يوجد في الـ « هولم ساوند Holm Sound » فقط سفينتان بخاريتان ، ظاهر انهما قد أغرقتا في عرض « كارك ساوند Kirk Sound » وواحدة اخرى في الجهة الشمالية . وتوجد في جنوب هذه الاخيرة وحتى « ليم هولم Lame Holm » ثغرة اولى بعرض ١٧ مترا حتى براح الجزر حيث يبلغ العمق ٧ أمتار ، وواحدة ثانية اصغر في الشمال . الشاطيء غير مأهول من الجهتين تقريبا . واعتقد انه من الممكن المرور من هناك ليلاً وعلى سطح الماء في ركود المدّ والجزر . وتكمن اكبر عقبة في مجال الملاحة » .

عزمت على محاولة المشروع . فوقع اختياري على النقيب البحري « بريين Prien » قبطان الغوّاصة « يو ـ ١٧ » الذي ، برأيي ، كان يملك كل الصفات العسكرية وكل العلم البحري اللازم . وسلّمته الوثائق وتركته حراً بالقبول او الرفض بعد ثماني واربعين ساعة من التفكير . فقام بدراسة وافية جدا لها وقبل .

وعندئذ اخطرت شخصيا قائد البحرية في برلين . وكانت العملية تتطلّب السرّية المطلقة لتنجح . كنت ارى الفرصة الأكثر ملاءمة في الليل من ١٣ الى ١٤ تشرين الأول (اكتوبر) لأن حركة البحر ، المدّ والجزر ، كانت ستحدث في الظلام ولأنه لم يكن هناك قمر . ابحر « بريين Prien » من « كييل Kiel » في ٨ تشرين الأول (اكتوبر) . وكنت قد قرّرت اعطاءه طوربيدات (ج سابعا G 7er) ولكن بلا الغام لأنه كان سيهاجم مباشرة اهدافا كان يمكن الاعتماد بثقة على وجودها .

واعلنت الاذاعة الانكليزية في ١٤ تشرين الأول (اكتوبر) الساعة ١١ ، ان البارجة « رويال اوك Royal Oak » كانت قد اغرقت بغوّاصة على الارجح . وفي ١٧ تشرين الأول (اكتوبر) وصل « بريين Prien » الى « ويلهيلمشافن Wilhelmshaven » وعرض لي : ـ استطعت الدخول والخروج عبر الـ « هولم ساوند Holm Sound » ليس دون صعوبات كبيرة .

مساحة قليلة جدا بين السفن الغارقة ، ارتداد الامواج قوي جداً ، سرعة التّيار عشر عقد عند رأس المخرج . لا توجد حراسة امام الـ « هولم ساوند Holm Sound » . وكانت « ريبولس Repulse » و« رويـال اوك Royal Ook » وحدهما موجودتين في « سكاباScapa»في المواجهة الأولى ، اصابة في الهدف في مقدمة « ريبولس Repuls » في الثـانية ، بعـدها بقليـل (جُهّز طوربيدان في غضون المدة الفاصلة) ثلاث اصابات في الهدف في « رويال اوك Royal Ook » . وتطير البارجة في الهواء في غضون بضع ثوان . ناورت في الحال للخروج . وبعد اجتياز الـ « هولم ساوند Holm Sound» لاحظت تفتيشاً نشيطاً جدا في مرسى « سكابا Scapa » مع قذف قنابل الاعماق . شفق قطبي شمالي قويّ جداً ، صاعد حتى سمت الرأس ، مرسلا ضوءاً مزعجا للغاية .

كان « بريين Prien » قد نفّذ مهمته بأكبر جرأة ، مظهرا اروع صفات وتبصّرا نموذجيا .

وبعد هذا الحدث ، كان ينبغي على الانكليز ، طبعا ، تدقيق واقفال كل طرق مداخل المرسى بأقصى عناية ، عـاملين على افـراغه (المـرسى) بواسطة (اسطول البيت Home Fleet) . فالى أين كان سينتقل ؟ كانت تبـدو لي « لوتش ايـوي Loch Ewe » و « الفارث اوف فـورث Firth of Forth » و« الفـارث اوف كـلايـد Firth of Clyde » الاجـابـات الأكـثر احتمالا . وعليه ارسلت غوّاصات نحو هذه الاماكن ، مسلّحة هذه المرّة بالغام بشكل رئيسي ، لأنه لم يكن بالامكان الاعتماد بثقة على وجود سفن .

وفي اطار هذه العمليـات ، زرعت الغوّاصـة « يو ـ ٣١ » (النقيب البحـري « ابيكوست Habekost ») الغـاما امـام « لـوتش ايـوي Loch Ewe » . صدمتها البارجة « نيلسـون Nelson » وتكبّدت اضـرارا بالغـة جدا . وكذلك علمنا ان الطراد « بلفاست Belfast » كان قد صدم احد الالغام عقب عملية الزرع المشابهة التي انجزتهـا الغوّاصـة « يو ـ ٢١ » (النقيب البحري « فروينهايم Frauenheim ») في « الفارث اوف فـورث

Firth of forth » . وتسببت ، لسوء الحظ ، عملية « الفارث اوف كلايد Firth of Clyde » بخسارة الغوّاصة « يو - ٣٣ » (النقيب البحري « دريسكي Dresky ») وبكل طاقمها .

هكذا يبيّن « التاريخ الرسمي البريطاني » بصدد عملية « بريين Prien » وتلك التي تبعتها : يجب ان يُحيّا الاقدام والشجاعة اللذان نفّذ بهما النقيب البحري « بريين Prien » خطة « دونيتز Dœnitz » . . .

« طبعاً بقيت شكوك حول الطريق التي كان قد تبعها حقا . ومن الممكن انها كانت عبر اطراف المآصر (حواجز الماء) المحروسة ببضع الطوافات الجاهزة ، او عبر احد مداخل الشرق المسدودة بطريقة ناقصة . وكان شيء وحيد اكيدا : كان يجب في كل نطاق الممكن بشرياً ، جعل عبور هذه المداخل متعذّراً في اقصر مهلة . ولكن هذا كان يتطلّب وقتاً ، والى ان يتحقق ذلك كان « اسطول البيت » عاجزاً عن استخدام قاعدته الأكثر ملاءمة . وللسخرية بما فيه الكفاية ، وصل الهيكل المقدّر اغراقه في المدخل الذي استخدمه في الواقع « بريين Prien » ، الى « سكابا Scapa » في غد اليوم الذي نسفت فيه « الرويال اوك Royal Oak » .

واعلن وزير البحرية البريطانية في ١٨ تشرين الأول (اكتوبر) امام وزارة الحربية انه كان يعتقد أن مرفأ « سكابا Scapa » معطّل مؤقتا . وبعد مناقشة مُسهبة تقرر استخدام « لوتش ايوي Loch Ewe » كقاعدة مؤقتة بانتظار تحسين دفاع « سكابا » . ولكن العدو كشف بدقة بأننا كنا سنجري هذا التحرّك ، وبما ان « لوتش ايوي » هي ايضا اقل مقاومة بكثير من « سكابا » ، لا داعي للاستغراب من ان « نيلسون Nelson » المدموغة بشارة المشير « فوربس Forbes » قد تضررت بخطورة هناك في ٤ كانون الأول (ديسمبر) بلغم كانت قد زرعته غوّاصة في المدخل قبل خمسة اسابيع . وفي ٢١ تشرين الثاني (نوفمبر) اصطدم الطراد « بلفاست Belfast » بلغم آخر في « الفارث اف فورث Firth of forth » وحطّم صالبه

(عارضة رئيسية تمتدّ على طول قعر المركب) . بيّن الحدث ان مخاوف الفريق اول بحري « فوربس » بصدد امكانية الاصابة Vulnérabilité في طول القناة الموصلة الى « روزيث Rosyth » كانت مبرّرة .

« ولكن لم يبدُ الممر آمنا كفاية لإرسال « نيلسون Nelson » للتصليح في « بورتسماوث Portsmouth » الاّ في ٤ كانون الثاني (يناير) بعد ان كانت قد فُجِّرت خمسة الغام اخرى من اصل ١٨ لغما مزروعة في المدخل . وأُخفي الحدث بمهارةٍ عن العدو ، لكن التورّط كان خطيراً رغم كل شيء . وكان قد اصبح واضحا ان اي مرفأ من مرافئنا الكبيرة او اية قاعدة من قواعدنا الكبيرة ، كان يمكن ان يقفل خلال اسابيع ما دام لم يوجد « تجنّب الضربة Porade » ضد اللغم الممغنط » .

وتتضح الصعوبات التي سببتها للانكليز ، العمليات المذكورة آنفاً ، دون التحدث عن الخسائر التي تكبدوها .

ولمتابعة مهاجمة السفن الحربية التي بدأها « بريين Prien » بنجاح الى هذا الحد ، كان يجدر تحديد المنطقة التي كان سيمكث فيها على الارجح الاسطول البريطاني بعد ان فقد قاعدة « سكابا فلاو Scapa Flow » . ولقد كتبت في يومياتي بتاريخ ١٨ تشرين الأول (اكتوبر) :

« بعد عملية الغوّاصة يو - ٤٧ اصبحت اكبر فرصة لنا ، برأيي ، في اكتشاف ، قطع من اسطول البيت Home Fleet ، في المنطقة الواقعة غربي « الاوركاد Orcades » .

وعليه أُرسلت الغوّاصتان يو - ٥٦ ويو - ٥٩ الى هذه الانحاء .

وفي ٣٠ تشرين الأول (اكتوبر) بعثت الغوّاصة يو - ٥٦ (النقيب البحري « زاهن Zahn ») بالرسالة التالية :

« الساعة العاشرة ، « رودني Rodney » و« نيلسون Nelson » و« هوود Hood » وعشر مدمّرات في المربع ٣٤٩٢ طريق في ٢٤٠ ، قُذفت بثلاثة طوربيدات . عدم اشتغال المشعل » .

وسمع طاقم الغوّاصة الطوربيدات الثلاثة تضرب هيكل « نيلسون » ولكنها لم تنفجر . وبعد هذا الفشل المخيّب للامل الى هذا الحد وهن القبطان الذي لم يكن يتردد في الهجوم رغم وجود الاثنتي عشرة مدمّرة حراسة ، لدرجة الفيت نفسي ملزما باستدعائه من الجبهة لاستخدامه في المانيا ، في تدريب الطواقم الجدد .

ولقد كان تشرشل موجودا في ذلك اليوم على متن « نيلسون » واتذكّر ان صحيفة قد اكّدت الحدث في زمن دعوى « نورمبرغ » .

ان هذا الاخفاق في الطوربيدات الثلاثة قد اضحى حقاً بالنسبة لنا ، ضرباً عجيبا من سوء الحظ ، ولكن كانت فكرة ارسال غوّاصتين الى غرب « الاوركاد » صحيحة .

تستدعي هذه المرحلة من الحرب الملاحظات التالية :

اظهر طواقم الغوّاصات معنويات تفوق كل مديح . وكانوا كلهم يعرفون الدور الرئيسي الموكل الى سلاحهم في الحرب .

وكذلك لبّت كل التوقعات ، نماذج الغوّاصات الثلاثة ، الصغير (نموزج ١٢ زنة ٢٥٠ طنا) والمتوسط (نموذج ٧ ث زنة ٥١٧ طنا) والضخم (نموذج ٩ زنة ٧٤٠ طنا) . كشف النموذج المتوسط بالاضافة لتسليحه الفعّال نسبيا وقابليته الكبيرة للمناورة ، امتلاكه لمدى عمل عملي يفوق ما توقعته التقديرات الحذرة في زمن السلم . فمثلا في العام ١٩٤٢ كانت هذه الغوّاصات المنطلقة من الشاطىء الاطلسي الفرنسي تعمل حتى الساحل الامريكي دون ان تُشحن بوقود في اثناء الرحلة البحرية .

ومع ذلك لا بدّ من توضيح نقصين :

بدت هياكل المحرّك على عدد من هذه الغوّاصات ضعيفة جداً لتقاوم بما فيه الكفاية تحت تجربة رحلة بحرية طويلة . فتوجب تغييرها الامر الذي سبب لها حظراً طويلا جدا على التصرف ، وبالتالي خسارة بلا تعويض في ايام العمليات . والنقص الثاني يتعلّق بسدادات « المخرج

Echappement » . وكان دورها يشتمل على سدّ مجمّعات مخـرج محرِّكي « الديزيل Diezel » اثناء الغطس . ولكن ، كانت طريقة بنائها ناقصة ، وكانت ترتجّ في مقابل ضغط الماء ، اذاً لم تكن تُسند على كـرسييها بهـذه الاخيرة كما كان ينبغي لتأمين سطح جيّد . وكذلك كانت كميات كبيرة من الماء تدخل تدريجيا الى الغوّاصة . وكان ذلك يمكن ان يكون خطيراً للغاية ، خاصة اثر ملاحقة طويلة من قِبَل العدو . ومن الممكن ان يكون هذا النقص قد أجبر الغوّاصات، في فترات الحرب الاولى ، على الطفو على سطح الماء حيث كانت تُدمَّر بسهولة .

وكنت اعتقد انه من الضروري اجراء تمارين على النزول العميق تحت الماء ، منذ زمن السلم ، لأن ذلك كان يمكن ان يكون النصيب اليومي لزمن الحرب . وكذلك عملت على تنفيذ تمارين منها في العام ١٩٣٦ عندما كنت اقود الأسيطيـل « ويدينجين Weddingen » . واجرت كـل الغوّاصـات التجربة بنجاح باستثناء الغوّاصة يو ـ ١٢ التي كادت ان تغرق بسبب دخول ماء ناجم عن ضعف في الاجهزة . وعلى اثر هذا الحادث ، امرت القيادة العليا ، لاسباب امنية ، بعدم النزول ابدا ما دون ٥٠ مترا . وعبثا طالبت بالغاء هذا القرار لأن ذلك الذي لن يُجرَّب من زمن السلم يُدفع ثمنه غاليا جدا في زمن الحرب .

ومع ذلك ، تصرّفت نماذجنا الغوّاصة ، على العموم ، بشكل ممتاز ، كـما كنت قد ذكـرت ، وشرّفت بنّـائيها المهنـدسـين « شيـرر Schürer » و« بروكينغ Bröking » . وكذلك لم تُجرَ تمارين بالنسبة للطوربيدات . ولقد لوحظ بسرعة جدا ، بعد بدء الأعمال الحربية ،ان المشعل المغناطيسي الذي يعمل بمرور الطوربيد تحت الهيكل العدو لم يكن موثوقا . فأحيانا كان يعمل قبل الاوان ، قبل وصوله الى الهدف ، واحيانا فقط في آخر المسافة واحيانا كان لا يعمل على الاطلاق . ومن جهة اخرى ، كان الطوربيد يمخر على عمق اكثر من ذلك الذي كان قد ضُبط من اجله . وكانت أيضـا قوادح الصدم تعرف عدم انتظام في الاشتغال .

ولم تُعرف مباشرة الاسباب الحقيقية لهذه الاخفاقات ، الامر الذي ادى غالبا لتغيير الاوامر المعْطيّة للقباطنة .

وكلّفت النجاحات الحاصلة خلال هـذه المرحلة الاولى من الحـرب خسارة ١٤ غوّاصة . ولقد كان الرقم مرتفعا ولكنه لم يفاجئني ، لأنني كنت اتوقعه . ودُرست الـظروف المفترضـة او المعروفـة لكل واحـدة من هذه الخسائر ، في كل نطاق الممكن ، بقصد ملاءمة اساليب الحرب مع الدفاع العدو ، ومحاولة احباطه .

ولم يكن هذا الدفاع نفسه ، لا اقوى ولا اضعف مما كنت اقدّره في زمن السلم . ولم يكن « المعمـاق Asdic » يظهـر القيمة التي كـان الانكليـز ينسبونها له او على اقل تقدير ، التي كانوا يعلنونها ، الّا ان الغوّاصات يو ـ ٣٩ ويو ـ ٢٩ ويو ـ ٥٦ لم تكن قد نجحت في اختراق حاجز المدمرات لتطلق عـلى « الأرك روايال Ark Royal » والـ « كـوراجـو Courageous » والـ « نيلسون Nelson » وذلك كان جلّ ما كنت اتصوّره .

ويُزعم في الوقت الحاضر ، لتبرير عدم كفاية بنيان الغوّاصات ، بعد رفض الاتفـاق الانكلو ـ الماني ، بـأنني كنت سأكتب في مفكـرة عملياتي بضعـة اسابيـع بعد بـدء الأعمال الحـربية ، بـأن دفاع العـدو كان اقـل فاعلية بكثير مما كنت اقدّره . هذا كذب ولم اكتبه مطلقا .

ولـلأسف ، سبب دمار الـ ١٤ غـوّاصة مـوت حوالى ٤٠٠ ضـابط وبحار . وكانت الغوّاصات تساوي ٩٥٠٠ طن .

وعلى الوجه الآخر للوحة ، يجب تسجيل الخسائر التي اصابت العدو في الوقت نفسه : ١٩٩ سفينة منسوفة أي حمولة ٧٠١٩٨٥طنا .كانت الحصة العـائدة للغـوّاصات ١١٥ سفينـة أي ٣٩٤٥٣٣ طنا كـانت قـد دُمّـرت بـالالغام ، بـالإضـافـة لـذلـك نسف « الـروايـال اوك » ٢٩١٥٠ طنـا و« الكـوراجو » ٢٢٤٥٠ طنا ، وكـذلـك الاضـرار المسببـة للبـارجتـين « نيلسون » و« برهيم Barham » (عطبت بطوربيد من الغوّاصة يو ـ ٣٠)

وللطرّاد « بلفاست Belfast » .

ويمكن ملاحظة الى أي مدى حرب الغوّاصات هي اقتصادية : فبوسائل ضعيفة تحصل نجاحات بخسائر نسبيا محمولة . ولقد قال « نيلسون » « ما يُحسب هو الجمع ! » وهذا صحيح بشكل خاص بالنسبة لهذا النوع من الحرب . فبعدد كاف من الغوّاصات لا يصير ثمة تكافؤ بين النتيجة الشاملة والاستعمال .

الفصل السادس

معركة الاطلسي

المرحلة الأولى : من تموز (يوليو) حتى تشرين الأول (اكتوبر) ١٩٤٠

بعد حملة النروج انبغى تصليح واعادة فحص غالبية الغوّاصات . فاكتظت ورش السفن ، وبالتالي ، تأخّرت الأعمال . ولذلك لم تُستأنف العمليات بعدة غوّاصات الاّ مع مطلع تموز (يوليو) . ويمكن ايجاز تعليمات القيادة بالتالي : « اعملوا الى اقصى حد في الأطلسي » .

كنا قد افرغنا الاطلسي منذ حوالى ثلاثة اشهر من اجل اجراء الحشد في المياه النروجية . وبالنتيجة ، لم نكن نملك ابداً معرفة دقيقة بالظروف التي كانت توجد هناك . هل طرأت تغييرات على حركة المرور التجارية ؟ هل كانت بعض السفن ما تزال تبحر منفردة بالقرب من الشاطىء ، او بالاحرى جمّعت في مواكب ؟ . وكم كانت قدرة حراستها ؟ وهل كانت الطائرات تساهم في الحراسة ؟ والى اية مسافة في عرض البحر كانت تمتد هذه الحراسة ؟ وفي اية نقاط كانت المواكب القادمة من عرض البحر تدخل تحت الحماية ؟ واية طرق كانت تتبع بعد ذلك ؟ وهل كانت تمرّ ، كما في السابق ، بجنوبي ايرلندا لدخول قناة سان ـ جورج و« المانش » او بالاحرى بالشمال لاتباع قناة الشمال ؟ والى اية درجة كان الدفاع المضاد للغوّاصات قد تطوّر في الفترة الفاصلة ؟ وهل كانت السفن المتخصصة بهذا الصدد توجد فقط بالقرب من المواكب او بالاحرى في مجموعات خاصة ؟

وانضافت لكل هذه الشكوك ، بالنسبة لي ، الهموم التي سببتها ازمة الطوربيدات والقنوط الذي كانت قد احدثته بين الطواقم ، ولقد كنت

اعتقد جداً فيما كان يتعلّق بهذه النقطة الأخيرة ، ان الطواقم كانت ستستعيد بسرعة حماسها القديم ، في حين كنت حريصا ان اثبت لها بأسرع ما يمكن قيمة سلاحها ، القيمة التي كنت شخصياً قد بقيت مقتنعا بها .

لذلك كان ينبغي أن تُكلل العملية الأولى بالنجاح، وفي ١٥ أيار (مايو) كانت الغوّاصة يو - ٣٧ (النقيب البحري « اوهرن Œhrn ») الاولى التي ابحرت الى الاطلسي . وكانت تنقل طوربيدات كان قد أُجري عليها سابقاً تحسينات في اشتغال المشعل الآلي . وكنا نأمل ايضاً بأن المشعل المغنطيسي كان سيخفق في المنطقة الجغرافية للمحيط اقل مما اخفق في منطقة شمالي النروج .

ونظراً لجهلي بالظروف الجديدة لحركة المرور ارسلتها الى الشمال الغربي لرأس « فينيستر Finisterre » يعني الى غرب « المانش » حيث كانت السفن التجارية كثيرة فيما مضى .

واشار « اوهرن Œhrn » بسرعة جداً بأن بين كل خمسة طوربيدات مقذوفة مع مشعل مغنطيسي كان يحصل انفجاران قبل الاوان وعلى الارجح خللان في الاشتغال . ولم تكن هذه بداية مبشّرة بخير جمّ . فنتج عن ذلك انني اعتبرت من ذلك الحين فصاعداً ، ان المشعل المغنطيسي معطل كليا ولم ابالِ بما كان يمكن للخدمات التقنية ان تقوله لي او تفترضه بهذا الصدد . فحظّرت استعماله . وما كان سيُقذف الاّ مع مشعل آليّ مُحسَّن . فلقد كنت افضل الحصول على آثار حاسمة ربما اقل عددا ولكن مؤكّدة اكثر . وكان هذا القرار صائباً كما بيّنته النجاحات اللاحقة والمعرفة الأدق لأسباب الأعطال .

وعادت الغواصة يو - ٣٧ الى « فيلهيلمشافن Wilhelmshaven » في ٩ حزيران (يونيو) . وكانت قد اغرقت اكثر من ٤٣٠٠٠ طن في ٢٨ يوما في البحر. فالسحر كان قد بطل ، بدليل ظاهر، فالغوّاصات كان بامكانها دائماً الفوز بانتصارات عظيمة ، وكنت شاكراً للقبطان بشكل خاص لأنه هو

ايضاً كان يعرف كل ما كان يتوقف على نتيجة رحلته البحرية ، ولقد ابحر رفاقه باقتناع راسخ بأنهم كانوا سينجحون مثله .

وبدأت المرحلة الأولى من « معركة الاطلسي » . كانت ستكون مثمرة بشكل خاص . وكان الانكليز ، هم ايضا ، قد استدعوا ، علناً ، سفناً وطائرات من الاطلسي من اجل مقتضيات حملة النروج وحراسة « المانش » . والتقت الغوّاصات بسفن عديدة كانت مبحرة على انفراد . وكانت حراسة المواكب تظل ضعيفة ولم تكن الطائرات تشترك فيها دائما . وكانت المنطقة الواقعة غربي « المانش » ما زالت الأكثر ملاءمة في حزيران (يونيو) ١٩٤٠ . وعندما سيطرنا على الجانب الفرنسي من « المانش » والمحيط بفضل نجاح حملة فرنسا التي كانت قد بدأت في ١٠ أيار (مايو) سحب الانكليز خطوط مواصلاتهم من جنوب ايرلندا الى شمالها . وكنّا نتوقّع تشتتا كبيرا للمواكب في هذه المنطقة الّا ان ذلك لم يحدث . وعلى الارجح لم يكن العدو يملك قوات حماية كافية . وبشكل عام ، كانت هذه المواكب تظهر على مستوى صخرة « روكول Rockall » .

وتحددت اللوحة بدقة شيئا فشيئا ، بناء على الرصد الذي كانت الغوّاصات قد اجرته . وكان همي الدائم ، ان اعرف في الوقت الملائم كل تغيير في مجرى حركة المرور . وكنت آمر الغوّاصات بتغيير موقعها اذا كنت لم اتلقّ اشارة اعتراض بعد يومين فقط . وكنت ارغب ، امام امكانيات النجاح الكبيرة التي كانت تسنح لنا ، الّا تترك كل غوّاصة في غضون اقامتها في المحيط ، يوما واحداً يمرُ دون ان تنجز تدميراً ، فكان ينبغي ان يُرفع قدر المستطاع المردود الوسطي للغواصة ولليوم .

ان الشك هو عنصر من العناصر المهيمنة في الحرب . فلم اكن دائما مقتنعا بالأمر باجراء تغييرات حكيمة لموقع ما . وحدها الانتصارات كانت تبيّن اذا كانت هذه التغييرات حكيمة .

ونحن نعرف في الوقت الحاضر الاجراءات الدفاعية المتخذة من قبل

العدو غربي انكلترا وايرلندا ، ومن ايار (مايو) الى تشرين الأول (اكتوبر) ١٩٤٠ لم يكن باستطاعة المواكب المتوجهة نحو الغرب ان تحرس في بادىء الأمر ، الا لغاية ما بين الخطوط ١٢° و١٩° من خطوط الطول الغربية ، وتلك التي كانت تأتي نحو انكلترا كانت تلتقط ايضاً بين هذه الخطوط . وكانت مدمرات كندية تحرس تلك التي كانت تنطلق من اميركا لغاية حوالى ٤٠٠ ميل في عرض البحر . وفي اكثر الاحيان كانت ترافقها طرادات مساعِدَة في ما تبقى من الاطلسي .

ولتحسين هذه الظروف ، اتخذت وزارة الحرب البريطانية التي كان يديرها آنذاك تشرشل ، اجراءات تعسفية . وفي ٨ أيار (مايو) ١٩٤٠ احتل الانكليز « ايسلندا Islande » ليُقيموا فيها قواعد بحرية وجوية . وفي الصيف التالي ، حصل تشرشل على ٥٠ مدمرة امريكية متنازلاً عن خمس مستعمرات في « الانتيل » وسامحا باستخدام نقاط ارتكاز واقعة في « الارض الجديدة Terre-Neuve » في « بيرمود Bermudes » وفي « الغويان Guyane » .

وكانت قد بيّنت هذه الاجراءات ان السلطة في لندن كانت ترى ان وسائط مقاومتها للحرب الغوّاصة ضعيفة جدا . وحاولت قيادة البحرية ان تغيّر مناطق حركة المرور وطرق المواكب ولكن دون نجاح كبير . ويقول التاريخ الرسمي البريطاني « كان العدو يكتشف بسرعة طرقنا الجديدة » . اذاً ، بانت تغييرات المواقع ، التي كنت قد امرت بها ، صائبة في غالب الاحيان واربكت العدو .

وكنت اثق دائماً بامكانية الاستعانة بتكتيك قطيع الذئاب ، الذي كنت اعوّل عليه نتائج عظيمة ، في حين كان من الصعب اكتشاف المواكب بسبب قلة عدد الغوّاصات . في البدء ، لم اكن املك اية انارة جوّية وحتى بعد احتلال الساحل الفرنسي . فأمرت الغوّاصات مبدئيا بالتبليغ عن كل المواكب التي كان سيسمح الظرف بمقاومتها بغوّاصات اخرى ، وزوّدني

ايضاً بتوجيهات مكتبنا الرائع لفك رموز الرسائل العدوّة . ولكن ذلك كان لحد ما مسألة صدفة ، لأنه لم تكن تُحلّ رموز كل هذه الرسائل مباشرة . وكانت ، عادة ، تدلّ على النقطة التي كان ينبغي ان يلتقي فيها موكب بحراسته . وبتأكيد من هذه الاخبار حاولت ، من حزيران (يونيو) الى ايلول (سبتمبر) العمل بعدة غوّاصات . وفشلت محاولتان من هذا النوع في حزيران (يونيو) وواحدة في آب (اغسطس) لأن العدو غيّر ، على الأرجح ، الموعد بلا علمنا ، وعلى اي حال اصبح ذلك الذي حدث في آب (اغسطس) جيّداً . وذات يوم علمنا ، بعد فوات الأوان ، ان الملتقى كان قد عُدّل بـ ٥٠ ميلاً . ولم تستطع الغوّاصات الاّ ان تندفع في الملاحقة . وبسبب الرؤية السيئة والبحر الهائج لم تُدرك هذا الموكب الاّ غوّاصة واحدة من بينها واغرقت له (للموكب) سفينة شحن .

وفي ايلول (سبتمبر) علم مكتب فك الرموز ، وقبل اربعة ايام ، بالنقطة التي كان ينبغي ان يلتحق فيها موكب من امريكا الشمالية بحِراسته . فحاولت اعتراضه بأربع غوّاصات عند نقطة تقع على خط ٥٠ , ١٩° من خطوط الطول الغربية . ورأته فعلياً تلك التي كانت الأكثر بعداً الى الشمال الشرقي ولكن هذه المرة ايضا ضايق الطقس مخططاتنا . ومع ذلك نجحت الغوّاصات في اغراق ٥ سفن من هذا الموكب في ١٠ ايلول (سبتمبر) ١٩٤٠ على الرغم من وجود هواء بقوة ٨ (عقد) وبحر هائج جداً . استهلكت الغوّاصة يو ـ ٤٧ (بريين Prien) التي اشتركت في هذا الهجوم ، كل طوربيداتها ما عدا واحدا ، وكانت تبدو لي الخدمة كسفينة ارصادية (مختصّة بالتغيّرات الجوية) محددة كلياً غربي خط الطول الغربي ٢٣° ، ولكي ارسل مرتين في اليوم ، الى « اللوفتواف Luftwaffe » ، الاخبار الضرورية لقصفها الجوّي على انكلترا . اذاً كانت المراكز العدوّة الموجّهة اشعاعياً تستطيع ان تكشفها بمناسبة بثّها النصف يومي . غير انها لم تتوصّل الى تحديد موضعها ، ربما ، بسبب المسافة الكبيرة التي كانت تعطي للتقويم زاوية تقليص حادة اكثر مما ينبغي ، لأنه في ٢٠ شاهدت مرور

موكب آت من امريكا ، والذي بالتالي ، لم يكن قد بدّل اتجاهه . فاعترضته .

استخدمنا الغوّاصات الخمس الأخرى التي هاجمت في ليل ٢١ ـ ٢٢ . وبناء على تقرير قيادة البحرية البريطانية ، فقد اغرقت ١١ سفينة وأعطبت واحدة منها . كان النجاح سيكون اكبر لو لم تكن غوّاصات اخرى قد اصبحت محرومة من الطوربيدات ، كغوّاصة « بريين Prien » . ومع ذلك لم تكف النتائج عن ان تكون مؤثّرة . وكتبت في يومياتي : « كانت عمليات اليومين الأخيرين قد اثبتت ان المبادىء المستنتجة في ايام السلم بالنسبة لاستخدام اللاسلكي عند اعتراض العدو وبالنسبة للهجوم بمجموعة على المواكب كانت صحيحة » .

وفي منتصف تشرين الأول (اكتوبر) وقعت معركتان مشابهتان . ففي ليلٓ ١٦ ـ ١٧ اعترضت الغوّاصة يو ـ ٤٨ (النقيب البحري « بليشرودت Bleichrodt ») اثناء تجوّلها في قطاعها شمالي ـ غربي « روكول Rockoll » موكباً متوجها نحو انكلترا . واستُخدمت خمس غوّاصات اخرى كانت متمركزة في الشرق والغرب من « روكول » : يو ـ ٤٦ (النقيب البحري « اندراس Endrass ») يو ـ ٩٩ (النقيب البحري « كريتشمر Kritshmer ») يو ـ ١٠٠ (النقيب البحري « شيبك Schepke ») يو ـ ١٠١ (النقيب البحري « فروينهيم Frauenheim ») ويو ـ ١٢٣ . وتخلت الغوّاصة يو ـ ٤٨ الملاحقة بالقنابل عن هذا الاعتراض . وللحاق بالموكب ، نُشرت الغوّاصات على حاجز متعامد بشكل ملموس على طريقه المرجّحة ، حاجزا ، توجب انشاؤه على مسافة كبيرة كثيرا الى الشرق لتأمين الوقت للغوّاصات للوصول الى مراكزها وللسماح لها برؤية سفن العدو في النهار . وكان ينبغي عليها الاستيلاء ، على الموكب في صبيحة ١٨ . والحالة هذه ظهر الموكب في ما بعد الظهر كما كنا ننتظره . ووقع الهجوم في غضون الليلة التالية ، على سطح الماء ، وتسبب في تدمير ١٧ سفينة . وكان الامر

يتعلّق بالموكب « اس ـ ث ٧ S-C7 »[1] الذاهب من سيدني الى ايكوسيا ـ الجديدة Nouvelle-Ecosse (كندا) .

وفي صباح ١٩ تشرين الأول (اكتوبر) سلكت الغوّاصات يو ـ ٩٩ ، يو ـ ١٠١ ، ويو ـ ١٢٣ طريق العودة لأنها كانت قد أستهلكت كل طوربيداتها . وفي نفس هذا الصباح شاهدت الغوّاصة يو ـ ٤٧ (برين Prien) التي كانت قد وصلت الى قطاعها في غربي « روكول » موكباً آخر متوجِّها ايضاً الى انكلترا . واستطاعت ايضاً الغوّاصات يو ـ ٤٦ ، يو ـ ٤٨ ويو ـ ١٠٠ مقاومته ، وفي الوقت نفسه كانت الغوّاصتان يو ـ ٣٨ (النقيب البحري « ليبب Liebe ») ويو ـ ٢٨ (النقيب البحري « كوهنك Kuhnke ») قد أرسلتا اليه . وباستثناء الأخيرة التي كانت ما تزال بعد بعيدة اكثر مما ينبغي ، نجحت كل الغوّاصات الأخرى بالهجوم واغرقت ١٤ سفينة .

وفي الليلة نفسها التقت الغوّاصات بالموكب « هـ اكس ـ ٧٩ ـ أ Hx-79-A » واوقعت فيه ايضاً سبع ضحايا .

هكذا اذاً، دمّرت الغوّاصات الثماني في مدة ثلاثة ايام بالمهاجمة في الليل فقط تقريبا ، وعلى سطح الماء ، ٣٨ سفينة من هذه المواكب الثلاثة . واستخلصت من ذلك في يومياتي النتائج التالية :

١ ـ تثبت العمليات صحة المبدأ الذي ينظّم تدريب الغوّاصات منذ العام ١٩٣٥ بمعرفة مقابلة الحشد في المواكب بحشد الغوّاصات . وكان هذا الحشد قد اصبح ممكناً بفعل التقدم المنجز في مجال الإرسال منذ الحرب العالمية الأولى .

---

(١) تسمية المواكب البريطانية : « هـ ـ ج HG » : جبل طارق ـ انكلترا . « أو . ج OG » انكلترا ـ جبل طارق . « هـ اكس × H » هليفكس ـ انكلترا . « او ان ON » انكلترا ـ هليفكس . « اس . ث SC » سيدني (ايكوسيا الجديدة) ـ انكلترا « او ان اس ONS » انكلترا ـ سيدني . « اس ال SL » سيراليون ـ انكلترا « او اس OS » انكلترا ـ سيراليون . « ف اس WS » ناقلات الوحدات نحو الشرق الادنى .

٢ ـ وحدهم ، قباطنة وطواقم مثقفون بنوع خاص ، يمكنهم تنفيذ هذا النوع من الهجوم . اذاً التنشئة الطويلة والمتقدمة جداً ضرورية وتتطلّب مجالاً واسعاً من البحر . وكانت ستصبح مستحيلة لو لم نكن نملك هذا المجال في البلطيق بعيداً عن الأعمال العدوانية ..

٣ ـ ولتنفيذ هذه العمليات ، يجب ان يوجد عدد كاف من الغوّاصات في القطاعات ، الامر الذي لم يكن حتى الآن الاّ استثنائيا .

٤ ـ وكلما ستكون هذه الغوّاصات عديدة ، يعني كلما ستوجد عيون للمراقبة وسنحظى بفرص اوفر في اكتشاف مواكب وبالتالي في مهاجمتها .

٥ ـ وبالاضافة الى ذلك ، سيتيح امتلاك غوّاصات اكثر الاستمرار في احتلال خطوط المواصلات العدوّة . في حين ينبغي الآن ادخال غالبية الغوّاصات الى القاعدة لأنها استنفدت طوربيداتها .

٦ ـ لا يمكن الاعتماد على الفوز دائماً بانتصارات بمثل هذه الأهمية ، فالضباب والطقس السيىء وظروف اخرى يمكنها ان تبطل فرص النجاح هذه . « ستكون دائماً مهارة القباطنة العنصر الرئيسي » .

وتُعرّف جيّدا هذه الملاحظات ، كما اعتقد ، المسألة التي كانت قد طرحتها مهاجمة المواكب . واشدد بوجه اكثر خصوصية على الاخيرة بصدد مهارة القباطنة . فلقد كان القباطنة يحوون في هذه المرحلة الاولى من معركة الاطلسي ، بعد حملة النروج ، رجالا شجعانا جدا مثل « بريين Prien » « هيربرت شولتز Herbert Schultze » « كريتشمر Kretschmer » « شيبك Schepke » « اندراس Endrass » « ليب Liebe » « لوث Luth » « فروينهيم Frauenheim » « فوهلفارت Wohlfart » « اوهرن Œhrn » « جنيتش Jenisch » وآخرين ايضا . وكانوا جميعا قد تلقوا تدريبا من زمن السلم واثبتوا امكاناتهم في غضون الاشهر الأولى من بدء الأعمال الحربية . وشاركوا انذاك بشجاعة ومهارة وفي الوقت نفسه بحذر ، في ارباك المواصلات البحرية البريطانية . وفازوا بانتصارات عظيمة جداً في رحلات

بحرية غالبا قصيرة جداً ، على انفراد او في مجموعات . وكانوا يحسّون بأنهم « ملوك البحر » ومتفوّقون جداً على مدافعة العدو . وكما تبينّ الملاحظة التي كان قد دوّنها « كريتشمر Kretschmer » في يوميات الغوّاصة بمناسبة الهجوم على الموكب في ليل ١٨ ـ ١٩ تشرين الأول (اكتوبر) :

« في ١٨ ـ ١٠ الساعة ٢٣,٣٠ . اهاجم الآن رأس الرتل الأيمن . قذفت من الامام على سفينة شحن ضخمة ، وبما انها تتعرّج مرّ الطوربيد امام جؤجوئها (صدر السفينة) ولكنه اصاب جارتها ، تلك الاضخم منها بعد مسافة ١٧٤٠ م . وكانت تلك السفينة من زنة حوالى ٧٠٠٠ طن قد اصيبت على مستوى الصاري الامامي وغاصت بسرعة من الامام حتى سطح الماء والى الاسفل وبدا اثنان من خزّاناتها كأنهما كانا قد أغرقا .

« الساعة ٢٣,٥٥ قذفت من الامام على سفينة شحن ضخمة زنتها حوالى ٦٠٠٠ طن ، على مسافة ٧٥٠ مترا . الاصطدام تحت الصاري الأول . انتزع انفجار مصحوب بمدى لهب كل المقدمة حتى الطبقة العليا . وتتصاعد سحابة الدخان حوالى ٤٠٠ متر . وتحترق السفينة بلهب اخضر .

« ١٩ ـ ١٠ الساعة ١٥,٠ ، تقترب ثلاث مدمِّرات من سفينة الشحن وتستكشف الجوار على نسق في آن واحد . فأتوارى بأقصى سرعة نحو الجنوب ـ الشرقي ولكني اعاود سريعاً اعتراض الموكب . وتُسمع باستمرار انفجارات الطوربيدات التي قذفتها غوّاصات اخرى ، ولا تعرف المدمّرات ما العمل ، ولاستعادة رباطة جأشها ، تطلق قنابل الانارة التي يبقى اثرها لا قيمة له تقريبا بسبب ضوء القمر . وبدأت أسير الى جانب مؤخّرة الموكب .

« في الساعة ١,٣٨ ، قذفت من المقدمة على سفينة شحن محمَّلة بثقل حوالى ٦٠٠٠ طن ، على مسافة ٩٤٥ مترا ، الاصطدام تحت الصارية الامامية . وتغرق السفينة في الانفجار .

« الساعة ١,٥٥ ، قذفت من المقدمة على السفينة التي تلي ، زنة حوالى ٧٠٠٠ طن . المسافة ٩٧٥ مترا ، الاصطدام تحت الصارية الامامية . وتغرق السفينة في اقل من ٤٠ ثانية .

دمّرت الغوّاصات ٢٨٧ سفينة ما زنته ١,٤٥٠,٨٧٨ طناخاما من ايار (مايو) الى تشرين الأول (اكتوبر) ١٩٤٠ ضمناً . اصبح تشرين الأول (اكتوبر) الشهر الأكثر انتاجاً بـ ٦٣ سفينة و٣٥٢,٤٠٧ أطنان ، وتُعزى هذه النتيجة الى استخدام تكتيك قطيع الذئاب .

وحسب الاحصاءات البريطانية نفّذت الغوّاصات المهاجمة في الليل ، على سطح الماء ٧٠٪ من هذا التدمير . « فاجأت هذه الهجمات الدفاع في موطنه الأضعف » .

وينبغي ان يضاف الى هذا التدمير للسفن التجارية ، تدمير الطرادات المساعدة « اينداانيا Andania » و« كارنثيا Carinthia » و« دونفيغن كاستل Dunvegan Castle » و« سكوتستوان Scotstoun » و« ترانسيلفانيا Transsilvania » ممثلة ما مجموعه ٤٩,٢٣٤ طنا وكذلك تدمير المدمّرة « ويرلوايند Whirlwind » .

فخلال هذه الفترة ارتفع كثيرا مردود كل غوّاصة ، وبلغ بالنسبة للغوّاصة وليوم في البحر ، ٥١٤ طناً في حزيران « يونيو) و٥٩٣ طناً في تموز (يوليو) و٦٦٤ طناً في آب (اغسطس) و٧٥٨ طناً في ايلول (سبتمبر) و٩٢٠ طناً في تشرين الاول (اكتوبر) . ولقد دفعنا ثمن هذه الانتصارات خسارة ست غوّاصات . كانت بينها الغوّاصة يو - ٣٢ (النقيب البحري « جنيش Jenisch ») التي كانت قد أُغرقت في ٢٨ تشرين الأول (اكتوبر) « الامبرس اوف بريتان Empress of Britain » (٤٢,٠٠٠ طن) والتي احرقتها سابقا طائرات المانية . وبالرغم من ان هذه الخسائر مؤلمة الاّ انها كانت قليلة بالمقارنة مع الخسائر التي تكبّدها العدو .

فبكم غوّاصة تمّ الحصول على هذه النتائج ؟

لغاية اول ايلول (سبتمبر) ١٩٤٠ ، يعني خلال السنة الأولى للحرب عرف عدد اسطولنا الغوّاص التغييرات التالية :

كما كنت قد ذكرت ، كنا نملك في بدء الأعمال الحربية ٥٧ غوّاصة . وفي غضون هذه الفترة انخرطت في الخدمة ٢٨ غوّاصة جديدة وفُقِدت ٢٨ غوّاصة في العمليات . اذاً، اصبح عدد الاسطول ٥٧ ، ضبطاً كما في البدء .

وفي اول ايلول (سبتمبر) ١٩٣٩ ، كان عدد الغوّاصات المستخدمة في العمليات ٣٩ . وحتى تموز (يوليو) ١٩٤٠ كانت توجد في البحر ١٢ غوّاصة في آن معاً ، كمعدل وسط . اذاً كانت ستّ غوّاصات تشغل القطاعات اذا ما اخذنا بالحسبان ان الذهاب والاياب كان يستغرق نصفَ وقت الرحلة البحرية . وكانت هذه هي (الغوّاصات الست) التي تخوض الحرب ضد انكلترا .

وفي اول ايلول (سبتمبر) ١٩٤٠ كان قد بقي لنا فقط ٢٢ غوّاصة مستعملة في الجبهة . سببان يفسِّران هذا الرقم . اولاً ، كانت توجد غوّاصات في مرحلة التجربة او التدريب ، بعدد اكبر مما كان في ايلول (سبتمبر) ١٩٣٩ . ثمّ كان يتوجّب علينا ، في الغالب ، تخصيص نسبة مئوية من المجموع اكثر اهمية للمدارس . وكان ذلك قد تمّ بُعَيد حملة النروج للتصرّف بالطواقم الضرورية للغوّاصات التي كانت ستجهز بدءاً من اول العام ١٩٤١ .

ومع ذلك ، اذا كان مردود الغوّاصة ، من تموز (يوليو) الى تشرين الأول (اكتوبر) ١٩٤٠ ، اكثر ارتفاعا فذلك - خارج الظروف الملائمة اكثر - بسبب مباشرة الخدمة في قاعدة جديدة ، كانت قد انشئت في « لوريان Lorient » على الساحل الفرنسي من الاطلسي .

وكنا نتابع ، بأكبر اهتمام ، التقدم الذي كانت قواتنا تحققه في فرنسا بدءاً من ايار (مايو) . وفي حال الانتصار على هذا البلد كنا سنمتلك كل

ساحله ، الامر الذي كان سيشكل تحسناً حاسماً في وضعنا الاستراتيجي باخراجنا اخيراً من الطريق المسدودة التي كنا نحتلها في الزاوية الجنوبية ـ الشرقية لبحر الشمال . وكنا سنتحرر من العقبات الكبيرة المفروضة على خروج غوّاصاتنا بالعمق القليل لبحر الشمال . وبالاضافة الى ذلك ، كانت المسافة حتى الطرق الرئيسية التي كانت تسلكها الملاحة البريطانية ، ستتقلّص بشكل ملموس جداً .وحتى الغوّاصات الصغيرة من نموذج ـ ٢ ـ (٢٥٠ طناً) كانت ستستطيع التحرّك منذ ذلك الحين في المحيط . وكنا سنحصل على تسهيلات جديدة لتصليحاتنا . فبعد ان تتخلّص منها (التصليحات) ورش السفن الالمانية كانت ستقف نفسها فقط للانشاءات الجديدة . وكان الحصول على الساحل الفرنسي من الاطلسي يرتدي اهمية فائقة جداً بالنسبة للحرب الغوّاصة . ولم يكن ينبغي على البحرية الالمانية الاّ واجب واحد : استغلال هذا التحسّن غير الاعتيادي في وضعنا الاستراتيجي بأقصى سرعة وبكل الوسائل الممكنة . ولم تكن الغوّاصات نفسها تستطيع ان تلعب ايّ دور في الحملة على فرنسا . وكانت ناقلات الوحدات تسير في « المانش » تحت حراسة مشدّدة جداً وتحت حماية حقول الألغام الجانبية . وانتهت محاولة جريئة للغوّاصة يو ـ ١٣ (النقيب البحري « ماكس شولت Max Schlulte ») للوصول اليها (الناقلات) بخسارة هذه الغوّاصة .

وعندما برز الانتصار، جهزت القطار الذي ذهب نحو الشاطىء الاطلسي منذ غد الهدنة مع رجال وطوربيدات وادوات تموين . وفي مطلع حزيران (يونيو) ارسلت ضابطاً من قيادة اركاني للتعرّف على المرافىء التي كنا سنستطيع استعمالها كقواعد . ولم يكن قد بقي أي شك في ذهني ! فإذا كانت الجبهة قد انتقلت الى الشاطىء الفرنسي الغربي كان سيتوجب عليّ ايضاً الذهاب اليه للمحافظة على اتصال وثيق ـ كان يبدو لي ضرورياً ـ مع الطواقم وخاصة مع القباطنة . وكان موقعي هناك بلاّ ريب . وكنت سأجد نفسي بعيداً عن القيادة البحريّة العليا المقيمة في برلين وعن المدارس العاملة

في البلطيق ، ولكن كانت انشاءات وسائط الارسال الممتازة ستزيل هذه المساوىء . وكان هناك سبب آخر قد دفعني للذهاب الى الشاطىء الفرنسي : كنت آمل بالحصول على مساعدة « اللوفتواف Luftwafe » .

وفي ٢٣ حزيران (يونيو) ١٩٤٠ ذهبت شخصياً لاجراء تفتيش بقصد تكوين قرار نهائي . وإثر ذلك التفتيش ، كنت اعتقد بأنه كنا سنستطيع تماماً استعمال المرافىء الفرنسية على الاطلسي باجتياز المراحل التالية :

١ ـ ترتيب امكانيات تموين بالوقود والمؤونة والماء .
٢ ـ خلق امكانية اجراء تصليحات صغيرة
٣ ـ نقل المركز القيادي لأغلبية الغوّاصات حالما ستكون قد أُنجزت المرحلتان الأولى والثانية .
٤ ـ خلق امكانية اجراء كل تصليحات هذه الغوّاصات .

عُمِلَ بأكبر همة على اعداد قواعد جديدة بعد موافقة القيادة العليا . وفي ٧ تموز (يوليو) كانت الغوّاصة يو ـ ٣٠ الاولى التي دخلت « لوريان Lorient » للتزوّد بالطوربيدات وبالوقود . وفي ٢ آب (اغسطس) كانت ورشة هذا المرفأ قد اصبحت جاهزة لإجراء تصليحات . وبدءاً من ذلك الحين لم تعد الغوّاصات تتوجّه اثناء العودة من رحلة بحرية ، نحو المرافىء الالمانية ولكن نحو المرافىء الفرنسية . وفي ٢٩ آب (اغسطس) غادرت « سينكواردن Senkwarden » قرب « ويلهيمشافن Wilhemshaven » للإقامة مؤقتاً في باريس بانتظار اعداد مركز قيادتي الجديد في « كيرنفيل Kernével » قرب « لوريان Lorient » .

وكَثُرَت ايضاً المنافع المذكورة سابقاً بشكل ملموس في الممارسة لأن ورشة « لوريان » قد انكشفت بأنها اقدر بكثير على اجراء تصليحات السفن من الورش الالمانية المُثْقَلَة بالعمل . ومن ايلول (سبتمبر) ١٩٣٩ الى تموز (يوليو) ١٩٤٠ كان يجب تقدير نسبة ٢,٣٥ قطعة بحرية للغواصة الواحدة في البحر . ومن تموز (يوليو) ١٩٤٠ الى تموز (يوليو) ١٩٤١ هبطت هذه

النسبة الى ١,٨٤ وهذا كان يعادل تحسّناً بنسبة ٢٢٪ في استخدام الغوّاصات ، التي وجد منها في البحر اكثر من السابق . بالاضافة الى ذلك ، قضت وقتاً اقلّ للوصول الى قطاعات عملياتها والعودة منها . فقبل تموز (يوليو) ١٩٤٠ كان يتوجب عليها اجتياز ٤٥٠ ميلاً عبر بحر الشمال وشمالي الجزر البريطانية لبلوغ الاطلسي . فاقتصدت من بعد ، حوالى اسبوع من الوقت الميّت بالرحلة البحرية ، مما كان يساعدها في البقاء زمناً اطول في العمل وكان يزيد بشكل متوازٍ مجموع الغوّاصات التي كانت تقاوم العدوّ مباشرة .

ولذلك ، فبالرغم من نقصان العدد في القيمة المطلقة انتقل عدد الغوّاصات المستخدمة كذلك مباشرة الى ٨ او ٩ وزادت النتائج بدل ان تنقص بالنسبة للاشهر الأولى للحرب . وتفهم بسهولة الأهمية التي كان يمكن بلوغها لو رُفع العدد اكثر . ولقد كنا سنمتلك عيوناً اكثر عدداً لاكتشاف المواكب الامر الذي كان سيخفّض اوقات البطالة ، اذاً سيزيد قدرة التدمير بالغوّاصة وباليوم .

ولكن لم يستطع هذا العدد ان يُزاد في غضون صيف ١٩٤٠ . ولم يبلغ حتى مستواه الادنى . وكان سيتوجّب انتظار شباط (فبراير) ١٩٤١ بـ ٢٢ غوّاصة فقط ، مستعملة في الجبهة ، كما كنت قد ذكرت سابقا . وجرّبت آنذاك تكرارا ان اوقف تماما تدريب الطواقم الجديدة في المانيا ، لاستخدام الامكانيات الملائمة للغاية ، الى اقصى حد ، والتي كانت تسنح لنا ، ولكنني لم استسلم لذلك . وما كان سيُبرّر ذلك الاّ اذا كان تدخّل حوالى العشرين غوّاصة تدريب ، صغيرة بالنسبة لمعظمها ، قادراً على حمل انكلترا على طلب السلم ، الامر الذي بدا لي مستبعداً كليا . وكنت اعتقد كما في السابق ، انه للحصول على هذه النتيجة كان يجب الحصول على ارقام تفجير اسبوعية اكثر ارتفاعا بكثير ولم يكن ذلك ممكناً الاّ بعدد من الغوّاصات كنت قد طلبتها قبل الحرب . وكان برأيي لم يزل بناء هذه الغوّاصات دائماً العمل الأول للبحرية . ولكن كان ينبغي عليّ ايضا تدريب طواقم لهذه الغوّاصات

الجديدة ولم أكن استطيع اذاً تنقيص عدد غوّاصات التدريب الاّ انه على العكس كان ينبغي عليّ مواجهة ضرورة زيادتها بسحب غوّاصات من الجبهة .

وخلال صيف ١٩٤٠ كنت اعتقد بأن الحرب قد تكون طويلة . وكنت اقول للقباطنة الشباب الذين كانوا يعبّرون لي عن تخوّفهم من ان تنتهي الأعمال الحربية قبل نهاية تدريبهم .

ـ لا تستعجلوا ! سيكون لديكم باستمرار شغل فوق طاقتكم !

ـ لا تنسوا اننا نقاتل ضد اكبر قوّة بحرية في العالم .

ولم يخطىء ظني حول بيان الحكومة البريطانية في ١٨ حزيران (يونيو) ١٩٤٠ والذي كانت قد اعلنت فيه قرارها بمتابعة الحرب في الحلّ والترحال . كان هذا القرار يطابق بشكل جيّد الطبع البريطاني . فالانكليز لا ينسحبون ابداً من معركة في منتصف الطريق انهم يخوضونها حتىَ النهاية . وكان يتوافق ايضا مع عقلية حكم على رأسه تشرشل ومع التقاليد العسكرية للبلد وكذلك مع معطيات الوضع . ولم يكن لبريطانيا اي داع كاف لانهاء الحرب ما دامت ارضها كانت غير مغزوّة ولا مواصلاتها البحرية مهدّدة بشكل حاسم . وكانت هزيمة الحليف الفرنسي تشكل حقاً حدثاً خطيراً جداً ولكن لم تكن تؤثّر مباشرة في وجود الامة . اذاً ، لم اكن اعتقد بأنها كانت ستقبل عروضنا للسلم بعد انتصارنا على فرنسا . ولم يبقَ الاّ متابعة المعركة باستخدام الشكل الحربي الأكثر قدرة على دفعها للاستسلام .

طبعاً ، كان الشكل الحربي الأكثر جذرية والاسرع هو احتلال انكلترا اثر انزال بحري . وتجهّزت لذلك « وير ماشت Wehrmacht » في غضون صيف ١٩٤٠ ، تلك اصبحت العملية المسماة « سيلوفي Seelöwe » (اسد البحر) . وكان ينبغي على كل الغوّاصات ، بما في ذلك غوّاصات التدريب ، المشاركة فيها . ولم اعتقد مطلقاً ان الانتصار ممكن . وحدّد قائد البحرية لهتلر شرطا اولياً : كان سينبغي على « اللوفتواف Luftwaffe » ان

تسيطر بشكل مطلق على سماء منطقة العمليات . الامر الذي كان برأيي مبرراً بالتمام . ولكن كان ينبغي ايضاً امتلاك السيطرة البحرية ، لأن الامر لم يكن يتعلق فقط بمساعدة الوحدات على الانزال ولكنه كان يتعلّق بايصال التعزيزات والمؤونة خلال حقبة مدّتها غير متوقعة . في حين لم نكن نمارس لا السيطرة الجوّية ولا السيطرة البحرية ولم نكن في وضع يؤهلنا للفوز بها . وأيّدت بلا تحفّظ الموقف المتردد المعلن آنذاك من قبل البحرية. وفي اثناء التحضير للانزال ، تابعت ، وبموافقة القيادة البحرية العليا ، الحرب الغوّاصة في الاطلسي كما تابعت تدريب الطواقم الجدد في البلطيق . وفي ٥ أيلول (سبتمبر) عرضت رأيي على قائد البحرية الذي وافقني كلياً . واجّل تحديده الى اللحظة التي كان يتوجب علينا فيها ، عند الاقتضاء وقف التدريب لكي يتصرّف بغوّاصات التدريب . وكان باستطاعة قوات المحور كذلك مقاومة انكلترا استراتيجيا بطردها من البحر المتوسط والشرق الاوسط . وكان سينتج عن ذلك اضرار فادحة للغاية بالنسبة لها في حين نكون نحن قد عزّزنا كثيراً موقعنا في اوروبا بمواجهة الجنوب . ولكن هناك أيضاً ، لن تصاب مباشرة ، وكما حصل اثر خسارة حليفها الفرنسي وذلك لنفس الاسباب . ومن جهة اخرى لم يكن باستطاعة الطليان الفوز بهذا النصر وحدهم وكانت ستجدر مساعدتهم ولذلك كان سيجدر تحويل بعض القطع البحرية ، التي كانت سابقاً ناقصة كثيراً ، من الأطلسي ، مسرح العمليات الرئيسي ضد انكلترا . ولم يكن ينبغي على القيادة العليا نسيان وجهة النظر هذه أثناء التشاور او اثناء تحضير عمل استراتيجي في المتوسط .

وعليه لم يكن قد بقي برأيي الاّ وسيلة وحيدة لجرّها لإبرام معاهدة صلح : مقاومة مواصلاتها البحرية ، الامكانية الوحيدة لاصابتها مباشرة ، بعيدا عن الانزال المستحيل . وكانت حياة الامة ـ كذلك امكانيتها في متابعة الحرب ـ تتعلّق بمواصلاتها. فاذا كانت (مواصلاتها) مهددة حقاً ، كان سينبغي على السياسة ان تعارض الحرب حتماً . وكان انتصارنا على فرنسا قد

وضعنا في موقع ملائم للغاية . وكان يجدر استثماره الى الحد الاقصى وبكل وسائلنا .

ومن البديهي ان تدمير البحرية التجارية العدوّة كان سيطول كثيرا . ففي العام ١٩٤٠ كان باستطاعة ورش السفن البريطانية والامريكية بناء حوالى ٢٠٠,٠٠٠ طن من السفن في الشهر ، وكان يتوجب بالطبع ، توقّع ارتفاع هذا الرقم ولكن فقط بشكل تدريجي . ومن جهة اخرى ، كانت الحاجة لحمولة السفن ستزداد ايضاً باستمرار وبكثرة لأن كل تكثيف او توسيع للحرب من قبل الانكليز كان سيولّد الحاجة لهذه الزيادة . اذاً كان ينبغي على مهمتنا ان تشتمل على تدمير هذه الحمولة بأسرع ما يمكن ، وبالتالي ، بناء غوّاصات ، الصناع الرئيسيين لهذا التدمير ، بالسرعة الممكنة التحقيق . وهكذا كان رأيي ، وقد كنت اعبّر عنه دائماً بالطريقة الأكثر وضوحا . وفي تشرين الأول (اكتوبر) ١٩٤٠ كانت ٨ غواصات قتالية قد اغرقت ٦٣ سفينة اي حوالى ٣٥٢,٤٠٧ أطنان ، خسارة فادحة لانكلترا ونقص مطلق في مجموع حمولتها . والحال ، كما كان قد اتضح ، كنت قد طلبت ليس ٨ غوّاصات فحسب بل ١٠٠ غوّاصة قتالية معا ، لتكون قِادرة على الحصول على نتائج حاسمة . اذاً كان يتوجب محاولة كل شيء لدخول « معركة الاطلسي » هذه بعدد من الغوّاصات كبير قدر المستطاع . ونعرف في الوقت الحاضر ، انني لم اكن الوحيد الذي كان يفكّر كذلك ، وتبينّ مذكرات « تشرشل » انه هو ايضا كان يعتبر الغوّاصة الالمانية كأكبر خطر كان يهدّد انكلترا ، الوحيدة التي خاف منها حقاً . وكان يعتبر ان الحكمة تُلزم الالمان بالمراهنة بكل شيء على هذه الورقة .

ولقد قاد هو بنفسه الحرب حسب المقتضى . واصبح محرّك مجلس الدفاع المكلّف بتنظيم الدفاع ضد الغوّاصات . وترأس « مجلس معركة الاطلسي Battle of the atlantic committee » المنشأ خصيصا للاهتمام بكل المسائل التي كان حلّها يمكنه ان يساعد في الفوز بالنصر في المعركة . وكان هذا المجلس يتألف من وزارة الحربية ، ووزراء آخرين ، ومن رئيس اركان الحرب البحرية والقائد العام لاركان الحرب الجوية وبعض

المستشارين العلميين . هكذا ، اذاً ، بدفع من رئيس وزارتهم ، حشدت كل موارد بريطانيا العظمى لايقاف الخطر الغوّاص .

فماذا عملنا من جانبنا ؟ حتى في زمن الحرب لم توجد اية هيئة برئاسة رئيس الدولة ، قادرة ايضاً على حشد كل موارد المـانيا لتصقـل في اقصر برهة ، سلطة الحرب الغوّاصة الوحيـدة القادرة عـلى تحويـل انكلترا الى العوبة .

ولم تُفهم اهمية الحرب في البحر . ولم يعِ ايّ شخص عندنا كالشعب البريطاني ، انه كان يشنّ « معركة الاطلسي » وبقيت الانظار متّجهة نحو ميادين المعركة القارية . وكان يُعتقد انه بالانتصار هنـاك كان سيتـوصل كذلك للتغلّب على انكلترا . ولم تفهم مطلقا ادارتنـا السياسيـة وقيادتنـا العسكرية العليا ، ان غوّاصاتنا النادرة كانت وحدها ستدعم القتال الحاسم ضد انكلترا .

الفصل السابع

التصرّفات العدوانية للولايات المتحدة قبل ١١ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٤١

خلق لنا اعلان الحرب على الولايات المتحدة في ١١ كانون الأول (ديسمبر) وضعاً جديدا ، ومع ذلك لم يكن يعني اننا كنا نعيش الى ذلك الحين بسلام مع هذا البلد بل بالعكس . لقد قدّمت الولايات المتحدة ـ الحيادية رسمياً ، وبسرعة جداً بعد بدء الأعمال الحربية في ايلول (سبتمبر) ١٩٣٩ ، مساعدة متنامية باستمرار لانكلترا ، بالتصرفات العدوانية لقوّاتها البحرية ، وبوضعها طاقتها الصناعية الضخمة تحت تصرّف اعداء المحور . ويسمّي الامريكيون الآن ، الفترة التي سبقت دخولهم الرسمي في الصراع ، « بالحرب غير المُعلنة » .

كان لهذا الموقف ، المناقض للقانون الدولي ، اهمية كبيرة عسكرية ومادية ومعنوية بالنسبة لبريطانيا العظمى وأثّر بشكل ملموس جداً في حرب الغوّاصاتِ . فكيف تجلّى هذا الموقف ؟

اجرت الولايات المتحدة ، التي كانت ما تزال حيادية ، تسليمات كبيرة جداً من العتاد الحربي ، من العام ١٩١٤ الى ١٩١٧ ، وفتحت اعتمادات هائلة للانكليز ، ولم تفرض حكومة الولايات المتحدة اي قيد على دخول سفنها ومواطنيها الى المنطقة المحرّمة حول انكلترا . . وأخيرا سبّب الاتصال الوثيق للمصالح

الاقتصادية ، التدخّل الامريكي المسلّح ، فمساهمة دائن بهذه الاهمية لا يمكن ان تترك للصدفة .

وكانت الولايات المتحدة في السنوات التي سبقت الحرب العالمية الثانية تنوي عدم العمل بنفس الطريقة في حال نشوب حرب جديدة والبقاء على الحياد . وكما ان قانون الحياد الصادر في العام ١٩٣٧ يحظّر تصدير العتاد الحربي ووهب القروض للمتحاربين ، كانت هي في الوقت نفسه تمنع السفن والمواطنين الامريكيين من المخاطرة بأنفسهم على مسارح العمليات .

ولم تكن هذه الرغبة لجمهور الشعب المعبّر عنها بوضوح ، تستجيب لقناعات الرئيس « روزسفلت » السياسية . ففي الواقع اعطى تعليماته ، في ٤ أيلول (سبتمبر) ١٩٣٩ ، لسفن الولايات المتحدة ولمواطنيه بعدم دخول القسم الأوروبي من الاطلسي حيث كان يجري القتال ، انسجاما مع هذا القانون حول الحياد ، ولكنه توصل في تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٣٩ لالغائه فيما كان يتعلق بتصدير الاسلحة والعتاد الحربي . واصبح المبدأ « ادفع نقداً وحمّل Cash and Carry » الذي كان يسمح بدعم متحارب قادر على الدفع نقدا وعلى تحميل التسليمات على سفنه الخاصة ، الحالة التي لم تكن متوفّرة لالمانيا اذ لم يكن مطلقا بمقدور بحريتها التجارية المخاطرة بنفسها في عرض البحر . اذاً ، كان الاجراء يعمل لصالح بريطانيا العظمى فقط .

ولقد شارك « تشرشل » بقوة في اتخاذ هذا الاجراء . طبعاً كان يريد تأمين اكبر مساعدة لبلده من جانب الولايات المتحدة ، وعمل كل ما كان في وسعه للحصول عليها . وبعد بدء الأعمال الحربية بقليل ، دعا « روزسفلت » تشرشل الذي كان قد اصبح وزير البحرية ، لمراسلته وليقول له كل ما كان يريد ان يخبره عنه . فقبل « تشرشل » بسرعة ، وفي رسائله عرف بمهارة كيف ينمّي رغبة

« روزسفلت » في مساعدة انكلترا ووطّد (ارادته الطيبة) . وتوسّل مساعدة كبيرة اكثر فأكثر بوصفه وضع بلده بأقتم الألوان وباستسلامه لتكهنات كيفية كلياً حول المصير الذي كان برأيه ينتظر الولايات المتحدة . وكان يقصد بذلك ان يقدّم الذرائع للرئيس ليؤيّد الرأي العام والكونغرس (مجلس النواب والشيوخ في الولايات المتحدة الامريكية) سياسته في الدعم .

وفي ١٥ أيار (مايو) ١٩٤٠ بعد ان كان تشرشل قد حلّ مكان « شمبرلين Chamberlain » بقليل كرئيس للوزراء ، طلب « تشرشل » من « روزسفلت » مساعدته بكل الوسائل « باستثناء التدخّل المسلح » . وقبل كل شيء ، كان يريد الحصول على خمسين مدمِّرة قديمة . ونظراً لتوقعه ان الغاء ظاهرا بهذا القدر للحياد يخاطر بالاصطدام بعداوة الشعب الامريكي ، وصف في رسالة بتاريخ ٢٥ أيار (مايو) ١٩٤٠ ، النتائج المشؤومة التي كانت الولايات المتحدة ستتحمّلها اذا حدث ان اجبرت انكلترا على تسليم اسطولها للالمان ، وكانت تلك فكرة طوباوية كلياً وبلا ادنى شك ، لم يكن هو نفسه يعتقد بها ، ولكن هذا (الشبح) احدث تأثيره . فلقد اقرّ « الكونغرس » تسليم المدمّرات بسبب الخوف غير المبرّر . ويكتب « تشرشل » في مذكراته : « شكّل تسليم خمسين سفينة حربية امريكية لبريطانيا العظمى ، انتهاكاً مميزا للحياد من قبل الولايات المتحدة ، وكان قد اصبح من حق الدولة الالمانية اعلان الحرب عليها » .

سلِّمت هذه المدمِّرات في ايلول (سبتمبر) ١٩٤٠ مقابل اعادة استئجار القواعد ، التي كنت قد تحدثت عنها سابقاً ، لمدة ٩٩ عاماً .

واتاحت لتشرشل اعادة انتخاب الرئيس « روزسفلت » في تشرين الثاني (نوفمبر) تطوير عمله . وفي مدوّنة بشكل رسالة بتاريخ ٨ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٤٠ يبيّن انه كان من الضروري لنهاية

الحرب ، تجنّب خسائر جديدة بالسفن في الاطلسي بفعل حرب الغوّاصات :

« . . . ٦ ـ كانت خسائرنا في حمولة السفن قد ارتفعت لمستوى مماثل تقريباً لذلك الذي بُلغ في غضون اسوأ سنة في الحرب الأخيرة . ففي الاسابيع الخمسة المنتهية في ٣ تشرين الثاني (نوفمبر) كانت قد بلغت ٤٢٠,٣٠٠ طن . تقدّر بـ ٤٣ مليون حجم الحمولة السنوية اللازم استيرادها لدعم معدّل مجهودنا . وكانت ارقام ايلول (سبتمبر) وتشرين الأول (اوكتوبر) تناسب فقط حجماً سنوياً من ٣٧ و٣٨ مليوناً من الاطنان على التوالي . كان سيسبب لنا مثل هذا الانخفاض ضربة قاضية ، اذا كان ينبغي عليه الاستمرار بهذا المعدّل .

« ١٢ ـ ان المسألة الأكثر الحاحا هي ايقاف او حصر خسائر الوزن في الاطلسي وفي منافذ جزرنا . ويمكن بلوغ ذلك بتنمية القوات البحرية التي تحوي الجنود المهاجمين وفي الوقت نفسه ، بزيادة عدد السفن التجارية التي نحن خاضعون لها .

ولقد كان هذا العرض يخدم في تبرير الطلبات التالية :

١ ـ حراسة المواكب الانكليزية بالسفن الحربية الامريكية . ولم ير هتلر فيها سبباً لإعلان الحرب لأنه لم يكن يريدها مع الولايات المتحدة .

٢ ـ توسيع المراقبة البحرية الامريكية نحو الشرق ، الذي كان سيساعد المصالح البريطانية .

٣ ـ كان نظام المواكب ، الدورات والتعرّجات ينقص ثلث حمولة السفن المستخدمة ، غير انها كانت سابقاً مضغوطة كثيرا . وكانت انكلترا تستطيع بناء مليون ونصف المليون طن من السفن التجارية سنويا . وكان ذلك غير كاف . وكانت وحدها الصناعة الامريكية للانشاءات البحرية قادرة على اشباع الحاجات بهذا الصدد .

٤ ـ ارسال طائرات حربية اكثر عددا ومقدار عتاد حربي اكثر أهمية .

٥ ـ لم تكن انكلترا قادرة على دفع ثمن هذه التسليمات من السفن والعتاد الحربي . وكان ينبغي ايضا ان تكون هزيمة دول المحور هدف الولايات المتحدة ، وكان المطلوب عدم اشتراط تسديد الحساب المباشر عن هذه الطلبات .

ويقول تشرشل ، اصبحت هذه الرسالة « واحدة من اهمّ الرسائل التي كتبها من قبل » . وباشر « روزسفلت » فورا في خلق الشروط القانونية والشرعية التي كانت ستبيح اشباع رغبات الانكليز . ولذلك فضّل ان يشرح للشعب الامريكي بأنه هو نفسه (الشعب) كان مهددا بخطورة جدا ، من قبل دول المحور . وفي ٢٩ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٤٠ قال من الاذاعة في واحدة من « محادثاته المنعزلة » .

« منذ جيمستاون Jamestown » وبلايموث روك Plymouth Rock » لم تتعرّض الحضارة الامريكية لمثل هذا الخطر في أي وقت مضى . واذا خسرت بريطانيا العظمى ستسيطر دول المحور على اوروبا وآسيا وافريقيا واستراليا وستكون قادرة على تجنيد طاقات ضخمة في البرّ وفي البحر ضد نصف كرتنا الأرضية . وليس من المبالغة القول بأنه كان سيتوجب علينا عندئذ ، في الامريكيتين ، العيش تحت تهديد مسدس مصوّب ، مسدس محشو بمتفجّر خطير جدا ، اقتصادي وعسكري » .

وبُلِغت النتيجة ، ففي ١١ آذار (مارس) ١٩٤١ خلق « الكونغرس » الوسيلة لإشباع الرغبات البريطانية بطريقة غير محدودة ومجانية بواسطة « الاقراض ـ والاستئجار » .

واضحى التطور متوازيا فيما يتعلّق بالدعم العسكري الصرف .

وفي مـدوّنة بتـاريخ ٥ أيلول (سبتمبـر) طـالب « روزسفلت » بـوجـود منـطقة امـان على طـول الشاطىء الأطلسي ، ممتـدة على غـدة مئات من الاميـال في عرض البحـر . وكان ينبغي عـلى « دورية حيـاديـة » منفّـذة بسفن حربية امريكية ، منـع المتحاربـين من دخولهـا . ولم يكن القانـون الـدولي ينصّ مطلقـاً على مثـل هذا الاجـراء . وكـان سينبغي ، حسب رأيه ، ان تنحصر بالمياه الاقليمية التي هي عادة بعرض ثلاثة اميال .

وبسـرعـة جـداً ، ارتكبت القـوات البحـريـة الامـريكيـة اعمــالاً عـدوانية مميّـزة . فكانت تتبـع السفن التجاريـة الالمـانيـة الخـارجـة من المـرافىء الامريكيـة في محاولـة للعودة الى المـانيا ، وكـانت تبلّغ الانكليـز عن مــوقعهــا . وفي اغلب الحــالات لم يكن لسفـننــا الّا ان تــوقـف نشاطها .

وفي تمـوز (يـوليـو) ١٩٤٠ ارسـل « روزسفلت » الى لنـدن بعثـة بـرئاسـة « الفـريق اول بحـري غـورمـلي Amiral Ghormley » بقصـد التمهيـد لتعاون عسكـري كامـل مع بـريـطانيـا العـظمى . واثـر هـذه المحـادثات وضعت قيـادة الاركان العـامة للبحـريـة الامـريكيـة خـططاً لتدخّل محتمـل للولايات المتحـدة في الحرب . وكـانت الخطط تقضي ، كمهمـة رئيسية ، بحمـاية المـواكب في الاطلسي ، حمايـة ، كـان ينبغي عـلى السفن الحربيـة ان تكون مستعـدة لـلاضـطلاع بهـا بـدءاً من اول نيسان (ابريل) ١٩٤١ .

وأكملت المحـادثات اللنـدنية في كـانـون الثـاني (ينـايـر) وشبـاط (فبـراير) في « واشنـطن » بمؤتمـرات لقـادة اركـان الحـرب الامـريكيـة والبـريطانيـة للاسلحـة الثـلاثـة . واتفقـوا عـلى التـأكيـد بـأن الاطلسي واوروبا كانا يشكلان مسارح العمليات الحاسمة . وكان الدور الرئيسي لبحرية الولايات المتحدة سيكوّن حماية الملاحة والمـواصلات البحـرية في هذا المحيط . وكانت ستباشر هذا الدور عندمـا كانت ستصبح مستعدة

للقيام به ، لأن هـذا الدور لم يكن يتعلّق بـاعلان صـريـح للحـرب . وكـانت بـريـطانيـا العـظمى قـد وضعت تحت تصـرفهـا كـل القـواعـد الضرورية .

تصرّفت البحرية الامريكيـة وفقاً لهـذه الاتفاقـات . وفي اول شباط (فبراير) ١٩٤١أنشيءاسطول الاطلسي تحت اوامـر الفريق اول بحـري « كينـغ King » هذا الـذي اعلن في ١٨ نيسـان (ابـريـل) ان منـطقـة الأمن كـانت ستمتـد في عـرض البحـر لغـايـة الخط ٢٦° من خـطوط الـطول الغربيـة ، يعني عـلى ٢٣٠٠ ميـل من « نيـويـورك » وفقط عـلى ٧٤٠ ميـلا من « ليشبونـا Lisbonne » . وكانت تشمـل جزر « الأسـور Açores » التي هي اوروبية . وفي هذا المجـال الذي كـان يغطي اربعـة اخمـاس « ٤/٥ » المحيط الغربي ، كـانت القوات البحـريـة الامـريكيـة ستعترض السفن الالمانية وستبلّغ الانكليز عن موقعها . وكان مثل هذا القرار تعسفياً ولم يكن باستطاعته الاستناد الى اي اتفاق دولي .

وفي ٧ حـزيـران (يـونيـو) ١٩٤١ اضـطلعت الـولايـات المتحـدة « بحمـاية » « ايسلنـدا » بدلا عن بـريـطانيـا العـظمى . وانـزلت فيهـا وحدات وهيأت قواعد بحرية وجـويّة . وامتـدت في آن واحد ، منـطقة الأمن حتى الخط ٢٢° من خطوط الطول الغـربية لتضمّ هـذه الجزيـرة . وبـدءاً من هذا الحـين ، مارست الحـراسة المبـاشرة للمـواكب الآتية من امـريكا الى ايسلنـدا والمتضمّنة سفنـاً امريكيـة وتلك التي كانت من ايـة جنسيـة وتريـد الانضمام اليهـا (المواكب) . وتلقت القـوات البحـريـة امرا بأن تمنح ايضا حمايتها لمواكب اخرى اذا كـان الوضـع الاستراتيجي يقتضي ذلـك . وكـان ذلـك يعني انها كـانت ستـدافـع عن المـواكب البريطانية حتى انحاء ايسلندا .

فمـاذا كـانت ردات فعـل الحكم الالمـاني امـام هـذه السلسلة من الاجراءات المناقضة للحياد ؟ في بـدء الحرب امـر هتلر البحريـة بتجنّب

الحـوادث مع امـريكا بـأي ثمن . وكان الحكم ينـوي ان يعمل كـل ما كـان سيستطيعـه لتجنّب تدخـل جديـد مسلح للبحـريـة ، في الصـراع الأوروبي واحتفظ هتلر بـوجهـة النــظر هـذه . وكـــان روزسفلت اذاً ، مقتنعا بأنـه كان سيقبـل دون ان ترمش عينـه.، تسليم الخمسين مـدمِّرة لانكلترا كأية مساعدة لهذه الاخيرة ، بقدر ما كان راغبـاً بعدم الـدخول في صـراع معلن مـع الـولايـات المتحـدة . وبيّنت النتيجـة انـــه لم يكن مخطئاً .

فلغـاية صيف ١٩٤١ لم يحصـل عملياً اي حـادث لأن الامـريكـان مكثوا في البدء بعيـداً عن منطقـة الحصار حـول الجزر البـريطانيـة حيث كـان بامكـان الغوّاصـات المهاجمـة دون انذار ، ولكن في ٢٠ حـزيـران (يونيو) ١٩٤١ التقت الغوّاصة يو ـ ٣ . ٢ بالبارجة « تكساس » داخل هـذه المنطقـة . وتساءل القبـطان اذا ما كـانت هذه السفينـة قد سُلّمت لـلانكليز مثـل المدمّـرات ، وناور عبثـاً للهجوم من جهـة اخرى ، حتى انـه لم يُرَ من قبـل البـارجـة . وابـرق القبـطان بسـرعـة وبلّغ عن هـذا الالتقاء . واثر استلام هذه البـرقية مبـاشرة امـرت بعدم مهـاجمة السفن الامـريكية حتى داخـل منطقـة الحصار ، لأن الاذن بفعله والـذي كـان مـوجودا سـابقا كـان يبدو لي لا يستجيب مـطلقـاً لقـرارات « الفـوهـرر Führer » السياسية .

وفي الواقع ، فلغاية ذلك الحين ، كـان يسمح للغـوّاصات بـاغراق كل السفن الحربيـة المصادفـة في هذه المنـطقة ، وكـان موقف الـولايات المتحدة لا يوحي بأنه كانت ستظهر سفناً امريكية بينها .

وفي اليـوم التالي ، تلقّت الغـوّاصات التعليمـات التاليـة ، نتـائج الاوامر المعطية من قبل هتلر :

« يـأمر « الفـوهرر » بتجنّب اي حـادث مع الـولايـات المتحـدة في غضون الاسابيـع القادمـة . تصرفـوا بهذا الاتجـاه في كل الحـالات التي

يمكن ان تظهر ، حتى صدور امر جديد ، هاجموا فقط الطرادات والسفن الحربية الكبيرة او حاملات الطائرات ، وفقط اذا كانت قد كشفت بوضوح ، كأعداء ، وبالنسبة للسفن الحربية ، لا يثبت الابحار بأنوار مموّهة صفتها العدوانية » .

وكان ذلك يعني ان الغوّاصات لم تكن ستستطيع مطلقاً مهاجمة اسوأ اعدائها : مدمّرات ، فرقاطات و« حرّاقات Corvettes » حتى الانكليزية . وكان مزج القوات البحرية الامريكية والبريطانية يوصلنا الى وضع شاذ حقا في زمن الحرب . وكانت الخافرات وباقي سفن حماية المواكب تقاوم بكل الوسائل التي بحوزتها غوّاصاتنا وكان ينبغي على هذه الاخيرة تحمّل هجماتها دون ان تقوم بهجوم مضاد . واصبح هذا فيما بعد مسموحا به اذا طال الهجوم فقط ، ولكن في غضون هذا الهجوم :

« ينبغي اعتبار اي عمل هجومي منفّذ اثر التملّص من مطاردة ، من باب المعاملة بالمثل او للحيطة حتى ضد عدو كان قد اشترك في هذه المطاردة ، كعمل منفصل وغير مسموح » .

وكان هذا خضوع ارادي للدفاع المعادي . وفي حالات كثيرة كانت هذه السلبية المفروضة على غوّاصاتنا يمكن ان تسبب تدميرها . وكذلك كانت تُعيق كثيراً الهجوم على المواكب نفسها . وبما ان الحراسة كانت قد اصبحت محظورة كان ينبغي الامتناع عن هذا الهجوم اذا لم يتمّ التوصّل الى تجنب هذه الحراسة بما انه لم يكن يجوز مطلقاً فتح ثغرة فيها بالطوربيد .

توجّب علينا القبول بهذه القيود لما فيه مصلحة الموقف السياسي ، ولكن كان ينبغي على جهود الحكم ان تظلّ غير مجدية . فلقد كان روزسفلت يريد الحرب . وكان يقدّر جيداً ، انه ، بمزج القوات البحرية الامريكية بالبريطانية ، وباشراكها بطريقة غير مباشرة في

العمليات ، كانت ستقع حوادث . وكان هذا في الواقع محتوما .

وفي ٤ أيلول (سبتمبر) ١٩٤١ طاردت مدمّرة الغوّاصة يو ـ ٦٥٢ التي أصيبت بثلاث قنابل ، ولتدافع عن نفسها قذفت طوربيدين ، تجنبتهما المدمّرة . وفي اليوم التالي ارسلنا برقية لقبطان الغوّاصة اخبرناه فيها بأن الامر كان يتعلّق بسفينة امريكية « الغريير Greer » .

ودرس مجلس البحرية في قاعة « مجلس الشيوخ الامريكي Sénat » الحادث ، واستلم من « الفريق اول بحري ستارك Amiral Stark » القائد العام التقرير التالي :

« الساعة ٨,٤٥ بلّغت طائرة انكليزية المدمّرة « غريير Greer » بأنه كانت قد كُشفت غوّاصة تحت الماء على مسافة عشرة اميال الى الغرب ، على طريق المدمّرة . فزادت « غريير » من السرعة وتقدّمت بشكل متعرّج نحو النقطة المعلنة . وحالما سمعت صوت مراوح الغوّاصة ، طاردتها وبلّغت عن موقعها إلى كل الطائرات او المدمّرات البريطانية الموجودة في الجوار . وكان هذا الموقف موافقا للتعليمات التي تقول بالإعلام دون المهاجمة .

وفي الساعة ١٠,٣٢ رمت طائرة أنكليزية اربع قنابل اخطأت هدفها ، فتخلّت (الطائرة) عن المطاردة بعد ذلك بعشرين دقيقة . ولكن « الغريير » استمرت في اثر الغوّاصة . وفي الساعة ١٢,٤٠ اقتربت هذه الغوّاصة ، اثناء تحويل طريقها ، من المدمّرة وقذفتها بطوربيد مرّ في المقدّمة ، فانتقلت « الغريير » الى الهجوم المضاد دون الحصول على نجاح واضح » .

وفي ١١ ايلول (سبتمبر) تحدث الرئيس « روزسفلت » من الاذاعة واوضح للشعب الامريكي ان « الغريير » كانت قد هوجمت عمداً وبدون سبب الامر الذي كان يشكّل عمل قرصنة مميّز من جانب الغوّاصة .

« حـان الوقت للتسليم بـالضـرورة القارصة والمحتـومـة ، للقـول لهؤلاء المغـامرين الافـظاظ ، عديمي الـذمّة ، المنـدفعين لغـزو العالم من اجل فرض سيطرتهم عليه :

« انكم تريـدون اخضـاع اولادنـا واولاد اولادنـا لعبـوديتكم الارهابية . انكم تهددون الآن امننا الخـاص . توقفـوا هناك ! « عنـدما تنتصب امـام امـرىء حيّـة ذات الجـرس لا ينتـظرهـا كي تضـرب بـل يقتلها قبلا » .

« سوف لن تنتظر مـطلقا السفن الحـربية والـطائرات الامـريكية في المياه التي تبدو ضرورية لدفاعنا ، غوّاصـات دول المحور المتـربّصة تحت سطح الماء او سفنها القرصـانة في عـرض البحر كي تضـرب اولا بشكل قاتل » .

ويكتب المؤرخـان الامـريكيـان « لانجـر Langer » و« غليـزن Gleason » اثناء استعراض الازمة العالمية والسياسـة الخارجيـة للولايات المتحدة ، بصدد حادث « غريير » هذا :

« من الصعب اعتبـار السخط الذي استقبـل بـه خبـر الحـادثـة في الاوسـاط الرسميـة والخـاصـة بـأنـه لائق . وبمـا ان « غـريـير » كشفت الغـوّاصة الالمـانية وطـاردتها في غضـون ساعـات ، واخبرت الـطائرات البـريطانيـة لتسهيل هجـومها عليهـا . كان حقـاً مدهشـاً ، ان تستدير الضحية في هذه الحالة ضد مطاردها » .

وفي ١٥ ايلول (سبتمبـر) ١٩٤١ بلّغ وزيـر البحـريـة الامـريكيـة « كنوكس Knox » ان الاسطول الامـريكي كان قـد تلقى الامر « بـأسر او تدمير ، بكل الوسائل ، المخلين بنظام حركـة المرور والتـابعين لـدول المحور والذين يمكن ان يظهروا بشكل قراصنة فوق الماء وتحته » .

واصبحت الـولايات المتحـدة عملياً ، اثـر هذا « الامـر بـالـرمي »

المعطى من قبل رئيسها ، في حالة حرب مع المانيا في معركة الاطلسي بدءاً من اول ايلول (سبتمبر) ١٩٤١ .

وأمّن الامريكيون فيما بعد ، الحماية المباشرة لكل المواكب ، حتى البريطانية ، ما بين « الارض الجديدة Terre Neuve » وخط الطول الذي تقع عليه « ايسلندا Islande » ، حيث كانوا يسلمونها للسفن الحربية الانكليزية .

وكان « الفريق اول بحري كينغ Amiral King » قائد اسطول الاطلسي قد اعطى اوامره بهذا المعنى منذ اول ايلول (سبتمبر) اذاً ، قبل حادثة « غريير » ويقول بهذا الصدد « موريزن Morison » المؤرّخ الرسمي للحرب البحرية :

للردّ على الاعتراض القائل بأن حماية المواكب كانت تشكل في جوهرها مهمة حربية وُضِعت هذه النظرية :

كان ينبغي على هذه المواكب المتنقلة بين قاعدتين امريكيتين ان تكون محروسة لأنها كانت تؤمّن تموين حامياتنا في « ارجانتينا Argentina » (الارض الجديدة Terre-Neuve) وفي « ايسلندا Islande » وذلك ليس لأي بلد متحارب . كانت الحجّة الصغيرة الدقيقة والمضبومة آنفا في المخطط الحربي السابق والتي بمقتضاها كانت ستُحرس ايضاً السفن الراغبة في الانضمام الى المواكب الامريكية من كل جنسية ، قد اتاحت لسفن الشحن الحليفة التمتع بحق الحراسة بقوات بحرية امريكية .

يُرى بوضوح روح التعليمات .

قصد قائد البحرية « رايدر Rœder » « هتلر » في ١٧ ايلول (سبتمبر) نظراً لاهتمامه بحق بنتائج « الامر بالرمي » الذي كان الرئيس « روزسفلت » قد امر به . ورافقته . فبيّن ان القوات البحرية

الالمانية كانت في وضع لا يطاق لا يمكنها الدفاع عن نفسها . في حين اصرّ هتلر على نهيه : لن تقاوم الغواصات الا اذا كانت تُهاجم .

وكانت حوادث اخرى محتومة . ففي ١٧ تشرين الأول (اكتوبر) التالي ، اصيبت المدمّرة الامريكية « كيرنيي Kearney » التي كانت تشترك بحراسة الموكب البريطاني « اس ث ـ ٤٨ SC-48 » ، بطوربيد في المعركة حول هذا الموكب .

وفي ٣١ تشرين الأول (اكتوبر) أغرقت غوّاصة مدمّرة امريكية اخرى « روبين جيمس Reuben James » اثر معركة مشابهة ضد الموكب الأنكليزي « هـ اكس ـ ١٥٦ HX-156 » في جنوب غربي « ايسلندا » .

وبما ان المساهمة النشطة للولايات المتحدة في العمليات العسكرية ، مناقضة للقانون الدولي ، لم يكن باستطاعة المانيا تجنّب مثل هذه الحوادث الآ بايقاف حرب الغوّاصات كلياً في الاطلسي .

يعلن المؤرخان « لانجر Langer » و« غليزن Gleason » : « ليس من العجب ان تكون بعض السفن الامريكية قد دُمّرت ، بل كون هذه السفن المدمَّرة لم تكن اكثر عدداً » .

كان « الفريق اول بحري كينغ Amiral King » هو نفسه قد كتب في تقرير لوزير البحرية :

« ان يُحاكم الوضع ، بوجه ما ، من وجهة نظر القانون الدولي فإن البحرية الامريكية قد اخذت موقفا واقعيا بمواجهة احداث الاطلسي » .

وانتهى هذا الوضع ، الذي يبقى تاريخيا وقانونياً دون مثيل باعلان الحرب من جانب المانيا على الولايات المتحدة في ١١ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٤١ بعد دخول اليابان في الصراع قبل اربعة ايام .

على الرغم من ان اعلان الحرب هذا جاء من جانبنا ، فإن محكمة « نورنبرغ » العسكرية الدولية قضت بأن المانيا لم تكن تشنّ حرباً عدوانية ضد الولايات المتحدة وإنما فقط ضد انكلترا وفرنسا .

ومنذ ذلك الوقت كانت ظروف جديدة كلياً قد ابتدأت بالنسبة لحرب الغوّاصات .

الفصل الثامن

معركة الاطلسي من كانون الثاني (يناير) الى تموز (يوليو) ١٩٤٢

اثر المداولة مع « هتلر » في ١٧ ايلول (سبتمبر) ١٩٤١ والتي جدّد في اثنائها امره بتجنّب كل حادث مع الولايات المتحدة ، ذُكر بايجاز الوضع الذي كان سينتج بالنسبة لحرب الغوّاصات اذا كانت الأعمال الحربية قد انفجرت مع هذا البلد . وطلبت ان أُنبّه مسبقاً لكي استطيع العمل بلا تأخير على الساحل الامريكي . فبالعمل بالمفاجأة في منطقة دفاعها ضعيف كان يمكن «Frapper un coup de Cymbales» والتي ستكون فوائدها هامة .

ولقد حصل خلاف ذلك . فوجئت القيادة الالمانية نفسها بهجوم الـ « بيرل هيربور Pearl Harbor » في ٧ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٤١ . اذاً ، لم تكن اية غوّاصة من غوّاصاتنا موجودة آنذاك في المياه الامريكية .

أُخطرت في ٩ كانون الأول (ديسمبر) فقط بأن « هتلر » كان قد رفع كل القيود المتعلقة بالسفن الحربية للولايات المتحدة وبمنطقة الامان امام امريكا . وفي اليوم نفسه طلبت من القيادة البحرية العليا الاذن باستخدام اثنتي عشرة غوّاصة من الجهة الأخرى للاطلسي .

وكنا ننتظر الكثير من السفن . وكانت الحرب حتى ذلك الحين قد وفّرت المياه الامريكية ، وكانت السفن التجارية ما تزال تبحر فيها

منفـردة حتى تلتحق بالمـرافىء الكنـديـة لاسيـما « هـاليفـاكس Halifax »
و« سيـدني Sydney » بشكـل اســاسي ، حيث كـان الانكليــز يؤلّفـون
مـواكبهم . غير انـه كان ينبغي التقـدير بـأنه كـان سيوجـد دفاع سابق
بسبب التعـاون الـوثيق بـين البحـريتـين . مـع ذلـك كـانت ستنقصـه
(دفـاع) التجربـة وبـالتـالي القيمـة . وكنـا ننتـظر ان تكـون الـظروف
مـلائمـة عــلى الأقـل كــما كـانت لسنــة او لسنتـين من قبــل في المياه
البريطانية .

ولكن هذه الظروف كانت ستتغيّر طبيعياً بعد وقت طـويل تقـريبا ،
وكان الامريكيون سيتعلّمون المقاومة بفاعلية كبيـرة اكثر فـأكثر ، وكـانوا
سيلجؤون لنظام المـواكب . اذاً كان كـل شيء يـأمـر « بـاستثمـار هـذا
الوضع الملائم بسرعة وبشدة قدر المستطاع قبل ان يتغيّر » .

وكانت امامنا فائدة اخرى . ففي منطقة العمليـات الجديـدة كانت
توجد عـدة نقاط بؤريـة للملاحـة والتي كنا نستـطيع نقـل هجومنـا بينها
بسرعة جدا . ومن المستحيل على الخصم ان يكون فيها قوياً كذلك في
كـل مكان ، وبمـا اننا كنـا سنملك المبادرة كـان سيتوجب عليـه الركض
وراءنا وبعبارة اخرى سيكون سهلا علينا اجباره على توزيع وسائله .

ولقد حافظنا على المبادىء نفسها : اغراق اكبـر حمولـة تجاريـة ممكنة
وبـأقل كلفـة ، يعني الحصول عـلى المردود الأقصى بـالغوّاصـة وبـاليـوم
البحري ، وبالتالي ، لم نكن نستطيع ارسال غوّاصاتنـا الى هذه المنـاطق
البعيدة متحمّلة رحلة بحريـة طويلة ذهـاباً وايـاباً ، الّا اذا كنـا نتوصّـل
لنتـائج متفـوّقة عـلى تلك التي كانت مـرتقبة في القـطاعـات الاقـرب .
وكذلك كان يجب ، قبل كل شيء ، معرفة الاماكن التي كـانت الملاحـة
العدوّة تتجمع فيهـا ، وكذلـك « نقاط ضعف » الـدفاع لنكـون قادرين
على توجيه ضربات اكيدة . وكـان ذلك يبـدو لنا ممكن التحقيق كليـا في
المياه « العذراء » الامريكية .

ولكن بأية وسائل كنا سنتصرّف ؟ تتضمّن مذكراتي حالة دقيقة للغوّاصات الجاهزة بتاريخ اول كانون الثاني (يناير) ١٩٤٢ . ولقد كان مجموعها قد ارتفع الى ٩١. وكانت ٢٣ غوّاصة (القسم الأقدر من اسطول الغوّاصات) توجد في المتوسط وكان ينبغي على ٣ اخرى ان تذهب اليه . وكانت ستّ غوّاصات متمركزة غربي جبل طارق واربع في المنطقة النروجية . اذاً كان يبقى منها ٥٥ . ولكن ٦٠٪ من تلك الغوّاصات كان يبقى مجمّداً في المرافىء بسبب تصليحاته .

وبالتالي لم نكن نملك الاّ ٢٢ غوّاصة في البحر والتي كان نصفها يتجه الى قطاعاته او يعود منها . كانت ١٠ الى ١٢ غوّاصة فقط ، اي حوالى ١٢٪ من عديدنا ، توجد في العمل ، وذلك بعد ثمانية وعشرين شهراً من الحرب ، في حين كانت المهمة الاولى لبحريتنا ترتكز على اغراق حمولة السفن . وبعد ان سرد الخسائر الفادحة المسببة للملاحة على الساحل الامريكي ، يلاحظ القبطان « روسكيل Roskill » : « عندما يتفحّص المرء اتساع هذا الدمار المنجز خلال الايام الاولى من العام ١٩٤٢ لا يمكنه الاّ ان يندهش لعلمه بأنه كان من عمل دزينة من الغوّاصات كحد اقصى » .

فبالنسبة للهجوم الأول لم نملك حتى هذا العدد . ولم توافق القيادة البحرية العليا على طلبي بتاريخ ٩ كانون الأول (ديسمبر) والرامي الى العمل بأسرع وقت ممكن باثنتي عشرة غوّاصة على الساحل الامريكي . وكنت قد طلبت الغوّاصات الست الكبيرة (نموذج اي . إكس ـ ث ٧٤٠ طناً IX-C) المستخدمة من قِبَلها غربي جبل طارق معللاً كذلك طلبي :

« انها صالحة قليلاً للاستخدام في المتوسط وامام جبل طارق لأنها اسهل على الاكتشاف من تلك التي هي من (نموذج سبعة وكذلك اكثر تعقيداً وبالتالي اقل قدرة على مقاومة مطاردة بالقنابل . وان مناورتها

تحت الماء هي ايضاً اكثر ضعفاً . حسنتها الوحيدة : امتلاك وقود اكثر ، ولا تترجّح في هذه القطاعات .

وأضَفْتُ ، كانت فرصها في النجاح في الجهة الاخرى من المحيط ستكون اكبر بكثير من امام جبل طارق ، مع ذلك لم اربح الدعوى . فالقيادة البحرية العليا لم تعتقد ان باستطاعتها تحمّل مسؤولية تخفيض الوسائل المستخدمة على مسرح المتوسط . ولتوجيه الضربات الأولى على الساحل الامريكي بقي لي ست غوّاصات ، منها خمس فقط استطاعت ان تصبح جاهزة في المرافىء الفرنسية ما بين ١٦ و٢٥ كانون الأول (ديسمبر) . اذاً اصبح يتوجب عليّ ان اوجّه (Coup Cymbales) بخمس غوّاصات .

وها Voici كم كانت المسافات التي يجب اجتيازها انطلاقاً من خليج « غاسكونيا Gaseogne » بالاميال البحرية :

مرسى سيدني Rade de Sydney ٢,٢٠٠
هاليفاكس Halifax ٢,٤٠٠
نيويورك New York ٣,٠٠٠
ترينيداد Trinidad ٣,٨٠٠
كاي ويست Key West ٤,٠٠٠
أروبا Aruba ٤,٠٠٠

وكانت الغوّاصات الكبيرة من نموذج (٩) تسعة تستطيع عبورها ذهاباً واياباً وامتلاك وقود كفاية ايضاً للعمل في غضون اسبوعين او ثلاثة .

وبما اننا كنا نحسب حساب وجود ملاحة منفردة كان يجب الاّ تجمّع الغوّاصات بل بالعكس ان تنتشر الى اقصى حد، كي لا يؤثّر تغيير او إيقاف حركة المرور على عدة غوّاصات معاً ، إلاّ انه ليس لدرجة اعتبار مناطق متسعة اكثر ممّا ينبغي خطيرة قبل ان تُستنفد كل

الامكـــانيـــات . واخيـــراً كنـت اريـــد حصر «Le Premier Coup de Cymbales» في مكان محدد كي لا يستطيع الخصم ان يستنتج بأننـا كنا سنهاجم قريباً نقاطاً بؤرية اخـرى . وكذلـك تلقت الغوّاصـات الخمس الجـاهـزة الامـــر بـالعمـــل بـين « ســـان لـوران St Laurent » و« رأس هاتيراس Cap de Hatteras » .

ولكي اكون متأكـداً جداً من تحقيق المفـاجأة ، امـرتها بـالبقاء غـير مـرئيـة في قسم من المجرى مـوجـود بـين رصيف « الارض الجـــديـدة Terre-Neuve » والساحل الامريكي وعلى بقية المسافـة ، وبمهاجمـة فقط السفن المهمّـة حقـاً ، والمقـدّرة بـأكـثر من ١٠,٠٠٠ طن . وكـذلـــك اجّلت عبر اللاسلكي الامـر بالبـدء بالعمليـة ، لأنه كـان يمكن لظروف الطقس ان تؤخّر الغوّاصات في اثناء عبور الاطلسي .

وبـدءاً من نهاية كـانون الأول (ديسمبـر) ابحرت (الغـوّاصات) وكلهـا ثقة مصحـوبة بـالآمال التي لم تكن مسـوّغة لنـا مطلقـاً منـذ زمن طويل .

وفي غضـون ذلك حـاولت الحصول عـلى غوّاصـات اخرى . ومن جديد اعتـرضت على استخـدامها في المتـوسط وامام جبـل طارق . وفي ٢٤ كـانون الأول (ديسمبـر) وافقت القيادة العليـا على نقـل تلك التي كـانت توجـد غربي المضيق الى « اسـور Açores » وفي ٢ كانـون الثـاني (يناير) ١٩٤٢ تلقيت الامر « ٢,٢٢٠ 2,220 » :

١ ـ سيتـوجب كذلـك ارسال غـوّاصتين او ثـلاث الى المتـوسط ثم سوف ينتهي ذلك .

٢ ـ يـوجد مـركـز ثقـل العمليـات في المتـوسط الشـرقي . ويحـظر ايقاف الاّ غوّاصتين او ثلاث في الحوض الغربي .

٣ ـ ستبقى ثلاث غوّاصـات مؤقتاً غـربي مضيق جبل طـارق ولكن لك حرية التصرّف في تحريكها باتجاه « الأسور Açores » .

دوّنت في مذكراتي بتاريخ ٢ كانون الثاني (يناير) :

« يقضي هذا القرار بعدم فصل اية غوّاصة جديدة الى المتوسط وسيكون من الممكن استئناف العمليات المخفّفة منذ شهرين كاملين وعملياً متوقفة منذ ستة اسابيع ، في الاطلسي » .

اذاً كنا نستعيد حريتنا في العمل . ولكن الطواقم الأكثر خبرة كانوا قد نقلوا الى المتوسط وكانت المعركة ضد حمولة السفن ستقاد بغوّاصات كانت قد دخلت الخدمة حديثا . وفي منتصف كانون الثاني (يناير) اصبحت موجة جديدة من اربع غوّاصات كبيرة جاهزة في المرافىء الفرنسية . وكون الغوّاصات الخمس الأولى لم تكن قد وصلت بعد الى الساحل الامريكي قررت استخدامها في منطقة « أروبا - كوراساو - ترينيداد Aruba-Curaçao-Trinidad » التي كانت تسلكها الملاحة كثيرا .

وكان يبدو لنا ان كل السفن الصاعدة من الجنوب ترسو في ترينيداد . وكانت « أروبا Aruba » و« كوراساو Curaçao » مرفأين نفطيين كبيرين حيث كان يمكن توقع وجود عدة ناقلات بترول .

وكنت انوي ، وبانتظار دروس التجربة ، توزيع وسائطي مناصفة ، بشكل ملموس بين هذه القطاعات . وكان ايضا الأذن بالعمل في منطقة الامن الامريكية القديمة قد اتاح لنا التحقق من امكانية استخدام الغوّاصات المتوسطة من نموذج « ٧ ث VII C » (٥١٧ طناً) في هذه المناطق البعيدة . وكان يمكنها ، وفق حساباتنا ، بلوغ انحاء « ايكوسيا الجديدة Nouvelle-Ecosse » مع الاحتفاظ بكثير من الوقود للبقاء فيها وحتى للعمل بسرعة كبيرة عند الحاجة ، ولكن كان مدى عملها يمنع استخدامها الى الجنوب كثيراً . ولم يكن لدى غوّاصات التموين التي كانت قد طُلبت في بدء الحرب والتي لم تكن قد أنجزت بعد (كان ينبغي على الأولى ان تُصبح جاهزة في آذار

(مارس) او نيسان (ابريل) ١٩٤٢) اية امكانية لشحن الوقود في اثناء الرحلة البحرية ولم اكن اثق بامكانية استعمالها فيما وراء « ايكوسيا الجديدة Nouvelle Ecosse » واثر قرار ٢ كانون الثاني (يناير) ارسلت الى هذا القطاع سبع غوّاصات من هذا النموذج والتي كانت القيادة العليا قد وضعتها تحت تصرفي . وتدخلت هذه القيادة في آن معاً ، لتمنع الجيش من تخفيض اليد العاملة المكلفة بتصليح الغوّاصات وذلك بتجنيد عمال اختصاصيين .

وفي ٩ كانون الثاني (يناير) استطعت ان اقدّر ان الغوّاصات الخمس الأولى كانت ستوجد في ١٣ امام الساحل الامريكي وامرتها ببدء العمليات في هذا التاريخ .

ولقد كان النجاح شاملا . فالملاحة كانت ما تزال تتمّ كما في ظروف اوقات السلم . واطفاء النور لم يكن يوجد على الساحل وكل المدن كانت تبقى منوّرة . فقط كانت اضاءة المنارات و« العلامات الدالة على الخطر Balises » مُخفّضة قليلا . وكانت السفن تحتفظ بانوارها . وعلى الرغم من ان اعلان الحرب قد مضى عليه الآن خمسة اسابيع لم يكن يبدو انه قد اتُخذ اي اجراء جدي ضد هجمات الغوّاصات . وكانت مدمّرات تقوم بدوريات كثيراً على الطرقات ولكن بانتظام بحيث ان غوّاصاتنا تعرّفت بسرعة على تواتره (الانتظام) واصبحت تشعر بهدوء كلياً بين رحلتين . وحدثت مطاردات بالقنابل ولكن لم تدم زمناً طويلاً كفاية بالرغم من ان الاعماق القليلة تقدم فرصاً ممتازة للنجاح ، وكذلك كانت الطائرات تنقصها التجربة كليا .

وكانت السفن التجارية تستعمل جهازها اللاسلكي بحرية مشيرة غالبا الى موقعها ومقدمة بذلك للغوّاصات معلومات ثمينة عن حركة المرور . وكان القباطنة يجهلون بشكل ظاهر في اية ظروف كان يمكنهم ان يُهاجموا ولم يكونوا ينتظرون مطلقاً ان يكون ذلك في الليل وعلى سطح الماء .

واكتشفت غوّاصاتنا في وقت مبكر جدا افضل طريقة للعمل : في النهار كانت تستقرّ في القعر ما بين ٥٠ و١٥٠ مترا على بضع اميال من طريق سفن الشحن . وعند الغسق كانت تقترب من الساحل وتظهر مع حلول الليل في الوسط الملائم لحركة الملاحة .

لقد كانت النتائج عظيمة جداً . وبلّغت الغوّاصة يو - ١٢٣ « النقيب البحري هارديجين Hardegen » عن تدمير ٨ سفن ، ٥٣,٣٦٠ طناً ، منها ثلاث ناقلات بترول . والغوّاصة يو - ٦٦ « الرائد البحري زاب Zapp » عن تدمير ٥ سفن ٥٠,٠٠٠ طن منها سفينة ضخمة لنقل المواد الخام وناقلتا بترول . واعلنت الغوّاصة يو - ١٣٠ (الرائد البحري كال Kals) عن ثلاث ناقلات بترول وسفينة شحن اي ٣٠,٧٤٨ طنا. وحصلت الغوّاصتان الاخريان على نجاحات مماثلة . دوّن النقيب البحري « هارديجين Hardegen » في سجل عملياته :

« أيُّ خسارة ، لأنه لم يكن يوجد معي ، في الليلة التي ذهبت فيها قبالة « نيويورك New York » سفينتان كبيرتان لزراعة الألغام لترميان الغامهما في صفوف متراصّة ، ولم يكن معي في تلك الليلة ١٠ الى ٢٠ غوّاصة بالاضافة لغوّاصتي . ولقد كانت كلها ستفوز بنجاحات مشرّفة ، انا واثق من ذلك ، واستطعت ان اعدّ حوالى العشرين سفينة تجارية ، كان قسم منها مُناراً بأنوار الملاحة ، ماكثاً بالقرب من الساحل .

ولاحظت شخصياً في مذكراتي :

« من الواضح ، حسب تقارير القباطنة ، ان (Coup Cymbales) كان سيمكنها ان تكون باهرة بشكل آخر لو كان قد وُضِع بتصرفي ، لا ست غوّاصات فحسب بل الاثنتي عشرة غوّاصة التي كنت قد طلبتها . في حين كانت الفرصة قد استثمرت واعطت نتائجا مشجّعة

ولكن لم نستطع ان نستخلص منها كل ما كان سينبغي علينا » .

وقبل رحيل مجموعة (Coup de Cymbales) عن الساحل الامريكي وصلت ثلاث غوّاصات كبيرة اخرى امام جون « شيزيبيك Shesapeake » ـ الغوّاصة يو ـ ١٠٦ (النقيب البحري راش Rasch) والغوّاصة يو ـ ١٠٣ (النقيب البحري وينتر Winter) والغوّاصة يو ـ ١٠٧ (الملازم اول بحري جيلوس Gelhaus) ـ كنا قد ارسلناها منذ منتصف كانون الثاني (يناير) . وهكذا اصبحت المناوبة مؤمنة في هذا القطاع المهم .

ولقد وجدت الغوّاصات المتوسطة ظروفاً اقل ملاءمة في منطقة « ايكوسيا ـ الجديدة ـ الارض ـ الجديدة Nouvelle-Ecosse-Terre-Neuve » كان الطقس رديئاً جداً : ضباب ، عاصفة ثلجية ، بحر هائج ، برد قارس جداً : لقد عطّل (الطقس) العمليات وسبب خللاً في القذف واشتغالا رديئاً للطوربيدات . وعلى سبيل التوضيح ، هو ذا تقرير قبطان حول الهجوم على موكب صودف على مسافة ١٥ ميلا شرقي « رأس بريتون Cap Breton » .

« ١٨ ـ ١ ـ ٤٢ الساعة ٠,٣٠ مناورة استعراضية جديدة . ينبغي ان يكون خصمنا قد رآنا في لحظة القذف وزاد من السرعة ، لأنني اتغلّب عليه ببطء كثير حتى مع كل الطاقة وعلى طريق موازية . نُبحر بشدة في البحر الهائج . يغطي الجليد السميك ظهر السفينة . اذاً اريد ان اقذف على ابعد مسافة . . . الساعة ١,١٩ قذفت بانبوب القذف الثاني والرابع . انحراف ٨٠° عامودي ، سرعته ١٥ عقدة ، مسافة ١٥٠٠ متر . لقد اخطأت الهدف . وبسبب الجليد ، كانت سفينة الشحن قد رأتني رغم ان الليل اسود ، وتراجَعْتُ الى الوراء . مرّت الطوربيدات اذاً امامها . أتهيأ للاستدارة الى الميمنة لأقذف من المؤخّرة ، حين اكتشفت مدمّرة امريكية من نموذج « كريفن Craven »

على مسافة ٣٠٠ متر بالعرض . تصل متجهة بشكل مباشر الينا .
نجحت في الاستدارة حول نفسي واضعا في المقدمة كل عارضة الحافة
ومن الوراء كل العارضة الأخرى . تمر على حوالى عشرة امتار من
المؤخّرة. نغطس بحالة تأهّب. وفي لحظة النزول اكتشفت مدمّرة ثانية
وراء سفينة الشحن . كان الجليد محاصرا وصول الهواء الى « الديزيل
Diesel » ، نحمّل حوالى ثمانية اطنان من الماء الامر الذي يغرقنا الى
القعر . ابقى هناك على الرغم من ان الغوّاصة تعمل بطريقة مزعجة
على الصخر ، نتوقف جانبا Tout à bord . لم تقاوم المدمّرات ، من
المحتمل ان يكون الثلج قد منع اشتغال قاذفات القنابل . في الساعة
٢,١٠ ، نخفف من تعبنا من القعر ونتقدم اولاً تحت الماء » .

وكذلك كانت النتائج المكتسبة بغوّاصات هذا القطاع ضعيفة . لم
استطع قيادتها الى الجنوب ـ الغربي في منطقة طقس اكثر ملاءمة لأنها
كانت قد ذهبت الى « أسور Açores » قبل أن تصل إلى الساحل
الامريكي وكانت قد استهلكت اذاً قسماً مهماً من وقودها .

واستُخدمت المجموعة التالية من الغوّاصات المتوسطة التي
انطلقت من خليج « غسكونيا Gascognè » وخزّاناتها ممتلئة ، في
جنوب « هاليفاكس Halifax » ، وفي غضون الاسبوع التالي تقدمت
حتى « نيويورك New York » ورأس « هاتيراس Hatteras » مبيّنة
بذلك ان مدى عملها كان متفوّقا كثيراً عما كان يُحسب . ففي غضون
الفترة السابقة كانت هي التي ، قبل الكل ، تهاجم المواكب ، الامر
الذي كان يجبرها احياناً على السير بأقصى سرعة . ومع ذلك لم تكن
تذهب مطلقاً في المنطقة الامريكية الاهم الذي كان يتيح لها توفير
الوقود . وتوخى المهندسون الميكانيكيون في الرحلة البحرية في
الاطلسي ، السرعة والتعيير الأكثر توفيرا . وفي العواصف الغربية
الهوجاء غطس القباطنة تحت الماء محرزين تقدماً بالقدر نفسه من
السرعة تقريبا ومُقتصدين « بزيت الغاز Gaz Oil » .

وتـدخل عـامل آخـر لتنمية مـدى العمل . فلقـد لجأ الـطواقم الى ذرائـع لفرط مـا كانت رغبتهم للعمـل بالقـرب من الساحـل الامريكي كبيـرة . واستبدلـوا قسماً من مـاء الشراب والاغتسـال بوقـود وتخلّوا عن كل رفاهية ليشحنوا كثيراً من التموين . ففي الاحـوال العاديـة ، كانت الغوّاصة الالمـانية متعبـة سابقـاً اكثر بكثـير من تلك الغوّاصـات التابعـة للأمم الاخرى ، لاستخـدام امكانيـة زيادة التسليـح ومدى العمـل الى الحـد الاقصى . وتخلّى الـرجـال تقـريبّـا وحتى حـدود الاحتمـال ، عن بعض التسهيـلات التي كانت تبقى لهم . وفي غضـون اسـابيـع سـدّت المـراقـد بصنـاديق المؤونـة . وفي المـراكـز الامـاميـة والخلفيـة كـان من المستحيـل غالبـا ، الجلوس . وكان يتيـح المرور الى جـانب السفينة ممـرّ ضيق فقط . وعنـدمـا علمت بهـذه الـوسـائـل خشيت الاّ تؤدي الى تعريض الأمن للخطر واعطيت الاوامر بتقليصها .

في حـين استطاعت الغـوّاصات المتـوسـطة العمـل عـلى السـاحـل الامريكي بفضلٍ هـذه الاجـراءات والتجـارب التي تتـطلّب القـوّة التي كان يجريها القباطنـة خلال الـرحلات البحـرية ذهـاباً وايـابا . ووصلت الى السـاحل الامـريكي مع حـوالى عشـرين طن من الـوقـود ، كـافيـة للاستمرار هناك في غضون اسبوعين او ثـلاثة بقـدر ما كـانت الظروف ملائمة . وتلك فازت بانتصارات عظيمة .

وحسب الرواية الانكليـزية ، اغـرقت الغوّاصـات في كانـون الثاني (ينـايـر) ١٩٤٢ خصـوصـا في المنـطقـة الامـريكيـة ٦٢ سفينـة أي ٣٢٧٣٥٧ طنا ، كان ذلك مرضياً جداً .

ولـرغبتي في استعمال كـل وسائلنـا التي كانت مـا تـزال مضغـوطـة كثيراً في هذا البدء من العام ١٩٤٢ ، بأسرع ما يمكن في منطقة مؤاتية الى هذه الدرجة ، أمرت بتاريخ ٢٤ كانون الثـاني (ينايـر) الغوّاصـات الجـديدة الـواصلة من المانيـا ، ببلوغ المرافىء الفـرنسيـة بسـرعـة كبيـرة

وبالتموّن هناك وبالانطلاق ثانية بسرعة نحو امريكا .

وبعد ان اعطيت هذا الامر ببضع ساعات تلقيت من القيادة العليا التعليمات غير المتوقعة بالتصرف بثماني غوّاصات في منطقة « ايسلندا -فيروي - ايكوس Islande-Féroé-Ecosse » لتأمين سلامة النروج . فعيّنت لهذه المهمة الغوّاصات التي كانت سابقا في طريقها من المانيا الى خليج « غاسكونيا Gascogne » . ومرة اخرى ايضاً كان التعزيز المطلوب لوسائلنا الهجومية يصبح متناقضاً مع اجراء ذي سمة دفاعية .

وفي اول شباط (فبراير) ١٩٤٢ كان التوزيع على الشكل التالي : ٧ غوّاصات بمهمة حراسة في المنطقة النروجية . ٣ بمهمة مشابهة غربي جبل طارق و٦ فقط على الساحل الامريكي مُستخدمة لمهمة البحرية الرئيسية : اغراق حمولة السفن . من اين كان يأتي هذا القلق بصدد النروج ؟

في ٢٢ شباط (فبراير) ١٩٤٢ اعلن « هتلر » اثر الاجتماع في مقر « الفوهرر » العام والذي كان يشترك فيه « الفريق اول بحري فريك Fricke » رئيس قيادة الاركان العامة للبحرية ، انه كان يخشى هجوم الحلفاء ضد هذه الدولة . وكانت النروج ستصبح المنطقة حيث كانت ستُقرر الحرب . وكان ينبغي ارسال تعزيزات اليها ، من سفن عائمة وغوّاصات ، بالضرورة الى هذا الحد ، حتى باحتقار كل اعتبار آخر . وكان ينبغي على كل الغوّاصات ان تُستخدم فيها لتبلّغ عن اقتراب المهاجمين ولتعطي الوقت لتحضير الهجوم المضاد . . .

ولكن منذ يوم الغد انبغى على « هتلر » ان يرجع لرأي اكثر اعتدالاً ، لأن سجل عمليات القيادة البحرية العليا يلاحظ :

« اتصل هاتفيا بعد ظهر ٢٣ كانون الثاني (يناير) العقيد البحري « فون بوتكامير Von Puttkamer » ليقول ان « الفوهرر » كان مندهشاً

من رقم الدمار المنجز على ساحل الولايات المتحدة . وكان قد طلب كم غوّاصة كانت قد استخدمت فيه وعبّر عن رغبته برؤية زيادة عددها . وسببت هذه الرغبة التي تختلف بشدة الى هذا الحد ، عن الأمر المعطى في ٢٢ الى رئيس قيادة الاركان العامة ، نتائجاً مهمة . . . »

ويمكن الاستنتاج ، بأنه في المقرّ العام للفوهرر لم يكن لدى اي شخص فكرة صحيحة عن عدد الغوّاصات الموجودة ولا عن ذلك الذي كان ضرورياً لاستخدام غوّاصات اخرى على الساحل الامريكي وبوجه آخر ما كان الامر بفصل غوّاصات منها نحو النروج سيُعطى ابداً . في حين ، على الرغم من هذا التغيير الواضح في الرأي عند « الفوهرر » امرتني القيادة العليا بفصل ٨ غوّاصات لحماية النروج . ولم يكن ينبغي عليها ان تقتصر على ذلك . ففي ٦ شباط (فبراير) ارسلت لي الامر التالي المشتق من تعليمات « الفوهرر » :

١ - سيُرفع عدد الغوّاصات في بحر الشمال (اربع حاليا) الى ست . غوّاصتان اخريان ستصبحان جاهزتين في « نارفيك Narvik » او في « ترومسوي Tromsoé » .

٢ - اثنتان ستبقيان جاهزتين في « بيرجين Bergen » واثنتان اخريان في « تروندجيم Trondhjem » .

٣ - ثمانٍ ستستمر في شغل قطاع « ايسلندا - إيبريد Islande-Hebrides » .

وبالاضافة الى ذلك كانت تفكّر، عند الاقتضاء بتموين مجموعات الاسلحة الثلاثة المتمركزة في النروج بواسطة الغوّاصات . وكان ذلك يسبب تغييرات مهمة في البنية التي حُدد انذاك مداها. وكان ينبغي ان تجري على اربع غوّاصات اثنتين كبيرتين واثنتين متوسطتين في مرفأ فرنسي وفي مرفأ الماني . وكذلك امرت القيادة العليا باتمام ملاك

الغـوّاصات العشـرين المفصولـة في النروج لغـاية ١٥ شبـاط عـلى ابعـد تقدير ، الامر الذي كان من جديد ، يمنع وصول كل تعـزيز للعمليـات في الاطلسي .

شخصيـاً ، كنت مقتنعاً بـأنه لم يكن من المتـوقع انـزال للحلفاء في النروج . وطلبت ، اذاً من القيادة العليـا اذا كانت حمـاية هـذا البلد لا يمكنها ان تؤمّن بشكل غير مباشر بتدمير حمولة السفن العدوّة .

ان عمليـة ضـد النـروج ، هي قبـل كـل شيء بـالنسبـة لانكلتـرا واميركا مسألة حمـولة السفن وقـوات الأمن . فكلما ندمّـر حمولـة السفن اكـثر في اي مكان ، مجبـرين العدو عـلى الـدفـاع مبـاشـرة عن خـطوط مـواصلاتـه الحيويـة عبر الاطلسي كلما سيكـون قادراً اقـل على تخصيص سفن النقـل والحمايـة الضروريـة لمثل هـذه العملية واذا لم يكن تمـوينـه مؤمّناً مسبقاً سيُحكم بالاعدام . وبـالتالي ، كلما ستـزيد الغـوّاصات من الفـوز بانتصـارات في الاطلسي ، كلما ستقلّ امكـانية العـدو في تغـذيـة مثل هذه النوايا .

ولكن القيادة العليا كانت تفكّر بطريقة مختلفة واجابتني على مذكّرة ٢٥ شباط (فبراير) ١٩٤٢ :

« ليس اكيـدا ان كـل طن غـريق يمكن ان يقلّل الامكـانيـات التي تملكها الدول العدوّة في تنفيذ عمليـة او انزال . نحن نعتقـد انها ، على الـرغم من الدمـار الحـاصـل لغـايـة الآن ، مـا زالت قـادرة عـلى جمـع الحمـولـة الضـروريـة . فمن اجـل نقـل ١٠٠,٠٠٠ رجـل من كـل الاسلحـة كان سيتـوجب حوالى مليـون وربع المليـون طن من الحمـولـة الاجمالية . كان التموين سيتطلّب من ٣٠ الى ٥٠,٠٠٠ طن بالشهر » .

وكون كل الحمـولة قـد استخدمت سـابقا ، كـان سينبغي تحويلهـا من بعض القـطاعـات . ولكن العـدو اذا كـان يعتبـر عمليـة الانـزال ضـرورية ومبشّـرة بنجاح جمّ كـان سيستـطيـع القبـول بقيـود مؤقتـة في

القطاع المدني ، بحيث انه على الرغم من خسائر اخرى مهمة على الساحل الامريكي ، سيبقى قادرا على العمل ضد النروج ، الاّ اذا أجبر على استعمال كل الحمولة المحرّرة كذلك لغايات عسكرية اخرى ، مثلاً في تعزيز الشرق الادنى والاوسط » .

اذاً لم تكن ترى ضرورة للتدخّل لدى « هتلر » لإلغاء التدابير المتعلقة بالنروج .

ولم استطع كما كنت اتمنى ، تجهيز الملاك المطلوب في الوقت المتوقع ، مع الغوّاصات الجديدة الواصلة من المانيا . وبما ان شتاء ١٩٤١ ـ ١٩٤٢ القارس كان قد سبب سداً جليدياً كبيراً في البلطيق لم يكن بالامكان انجازها الى الحد المتوقع . اذاً كنت مُجبراً ان أعين لهذه المهمة الدفاعية عن النروج ستّ غوّاصات كانت جاهزة للابحار الى المياه الامريكية ، منها اربع كانت بقيادة قباطنة مجرّبين بوجه خاص .

ويبدو ان القيادة العليا اصبحت في شباط (فبراير) اقل تشاؤما فيما كان يتعلّق بانزال محتمل ولكن بدءاً من ١٢ اذار (مارس) غُيِّرت مهمتها : ولم تشتمل بعد على « تأمين الحماية للنروج » ولكن على « توقيف واردات العدو الى « مورمنسك Mourmansk » والى « ارخانجلسك Arkhangelsk » . قُبل اقتراحي باناطتها « بالفريق اول بحري اركتيك Arctique » . الأكثر اطّلاعا بالظروف المحلية . ومن جهة اخرى قلّت النتائج ، لأن المدة الزمنية لليالي تنقص بسرعة ، بدءاً من نيسان (ابريل) على خطوط العرض هذه القريبة من القطب . وبالمقابل ، كانت النجاحات تظل عظيمة جداً في المنطقة الامريكية . وكذلك في مدوّنة بتاريخ ٣ أيار (مايو) احتججت من جديد على استخدام الغوّاصات في النروج : « برأيي ، ينطوي تدمير حمولة السفن والتموين في المنطقة الشمالية على اهمية كبيرة بسبب المضاعفات على وجهة

الحرب البرّية . في حين كـان استخدام عـدد اكبر من الغـوّاصات ضـد مواكب هذه المنطقة ، سيُبرر فقط اذا :

أ ـ كانت النتائج الحاصلة بواسطتهـا مع اعتبـار القيمة الخصـوصية للحمـولة المـدمّـرة في هـذه المـنطقـة والتـأثـير الممـارس عـلى العمليـات العسكرية مشابهة لتلك التي كانت ستحصل في الاطلسي ، مـع مراعـاة لمضاعفاتها على الوضع العام .

ب ـ يمكن بفضلهـا ، بلوغ الهـدف العسكـري ، يعني ايقـاف او على الأقل ، مقاومة بنجاح ، محاولة اجتياح .

حـول النقطة (أ) رأيي هـو التالي : يُعيق كثيـرا قصر ليـالي الصيف عمـل الغـوّاصـات . ولا يمكنهـا (الغـوّاصـات) استعمـال تكتيـك الهجـومـات الليليـة التي تعـطي نتـائـج جيّـدة ، الى هـذا الحـد ، في الاطلسي . فـالهجمـات تحت المـاء تتـوّج نـادراً بنجـاح لأن الـطائـرات الأرضية والبحريـة تمنعها من بلوغ مـوقع في المقـدّمة في الجـو الصحو . ويصبـح كل هجـوم مستحيلا في البحـر الهائـج والجوّ الغـائم . والحالـة هـذه يبدو ان الانكليـز يفضّلون الاستفادة من فـترات الـطقس الـرديء ليمرّروا مواكبهـم . وبسبب المـدة الطويلة جـدا للنهار من الصعب جـدا الاعتراض والتملّص من مطاردة . وعـلى العموم ان امكـانيات النجـاح قليلة كما كان بالامكان ملاحظته سابقـا . وكان قـد أُغرق ١٤٤٠٠ طن في اذار (مارس) و٢٦٠٠٠ في نيسان (ابريل) بـاستخدام متـوسط من ١٦ الى ٢٠ غـوّاصة . وكـان العدد نفسـه مستخدمـا في الاطلسي ، مع افتراض ٤٨٪ من المرافىء خارج الخدمـة الفعلية وبمـردود فعلي ١٢٠٠٠ طن بـالسفينـة وبـالشهـر ، سيتمكن من اغـراق ٩٦٠٠٠ طن في اذار (مارس) و١٢٠٠٠٠ طن في نيسان (ابريل) .

وحـول النقطة (ب) مـا زلت اعتقد ان الغـوّاصة بـطبيعتها ليست

ملائمة لمقاومة القوات البحرية ومجموعات النقل السريعة والمتحرّكة كثيرا . ومن اجل صدّ محاولة انزال او مقاومة حماية قوية جدا ، ستصل دائماً متأخرة اكثر مما ينبغي . وفي الاكثر يمكنها ان تحصل على نجاحات ضد التموين الذي سيلي الانزال الذي ينبغي على سفن النقل فيه ان تبلغ نقاطا معروفة . وسنُجهّز دائما لمثل هذه المهمة غوّاصات في الوقت المناسب وبعدد كاف ، خاصة منذ ان استؤنف وصول الغوّاصات الجديدة . وكذلك يجب ان يُعتبر انه بسبب تسهيلات اكبر مقدّمة للدفاع ، ستكون الخسائر والوضع خارج الخدمة من جراء اضرار الحرب اكبر في الاطلسي . بحيث انه سيتوجب باستمرار سدّ الثغرات . ان احوال التصليحات في المرافىء النروجية والالمانية سيئة بحيث ان نسبة الوقت الماضي في المرفأ الى نسبة الوقت الماضي في البحر غير ملائمة . ان تُخصَّص عشرون غوّاصة للمنطقة الشمالية يعني ان تُسحب غوّاصات اكثر بكثير الى الاطلسي .

« باختصار ، اعتبر ان هذا الاستعمال للغوّاصات غير مثمر . حتى فيما يتعلّق باحتمال انزال عدوّ ، كانت ستمثّل دورها بشكل افضل في خنق مثل هذه المحاولة بتدمير حمولة السفن بدلاً من انتظار وصولها امام شواطئنا »

وكنت اعتقد انذاك وما زلت اعتقد اليوم ، بما ان الظروف الملائمة موجودة على الساحل الامريكي ، فإن استعمال كل اسطولنا الغوّاص في الحرب ضد السفن التجارية قد خدم بشكل افضل مصالح الوجهة العامة للصراع . وفي العام ١٩٤٢ ، لمقاومة عدوّنا بريطانيا ، هجومياً ، لم نكن نملك الاّ سلاحاً فعّالاً واحداً : الغواصة . وفي الواقع لم نكن نملك منها الكثير ، فحتى تلك السنة ، كان سينبغي عليها ان تحثّنا على استخدامها حصراً في المهاجمة .

وبصدد هذا الاستخدام للغوّاصات في النروج كتب القبطان

« روسكيـل Roskill » : « اكسبتنا احـدى « استبصـارات » هتلر ارتخـاء موفّقا كثيرا للضغط في الاطلسي الغربي » . . .

« . . . وفي ٢٥ كانون الثاني (يناير) تلقى « دونيتز Dœnitz » الامر غير المنتظر كلياً بارسال ثماني غوّاصات مّا بين « ايسلندا Islande » و« فيرو Féroë » و« ايكوسيا Ecosse » لحمـاية النـروج ضد غـزو مُعتبر وشيـك الوقوع . وقضى مخطط الدفاع النهائي بفصل عشرين غوّاصة متوسطة لهذا الغرض . ورغم اعتراضات « دونيتز » الحـازمة جـداً لا يبدو ان القيـادة البحرية العليا قد قامت بمحاولات جدّية لإقناع « هتلر » بالحكم بطريقة اصحّ على احتمال انزال . ولم تُشر حتى الى النتـائج التي كـانت تنشأ في الاطلسي . وحتماً نقصت قوّة المهاجمة على الساحـل الامريكي في الـوقت نفسه تماما Juste au momant الذي كانت فيه هذه المهاجمة قد انكشفت بأنها مثمرة للغاية . . .

« وبدون شك فمن المهم الاشارة الى انه في نيسان (ابريـل) ١٩٤٢ طلب السيد « تشرشل » من قادة الاركان العامة دراسة امكانية الانزال في النروج لتخفيف الضغط الممارس على مواكبنا في « الشمالي Arctique » . هذا المشروع سوف لن يدخل ابدا في مرحلة التحضير الجـديّة لأنـه كان يتعارض مع المخططات الاستراتيجية الاساسية للحلفاء والقاضية بالعمل الأوّلي في افريقيا الشمالية » .

هكذا اذاً ، في الواقع كان لدى « تشرشل » على الأقل فكرة انزال في النروج الشمالية . في حين استنتج القبطان « روسكَيل Roskill » بالقائه نظرة خاطفة شاملة على العمليات في الاطلسي في غضون الاشهر الستـة الأولى من العـام ١٩٤٢ : « إن العجـز في عـــدد الغـوّاصــات في بـدء السنة مضافا الى فصل بعض الاعداد منها لمهمات ناجحة قليلا ، نسبة الى ما يبدو اليوم ، أصبح عنصرا حاسما في معركة الاطلسي » .

وعدنا ثانية لهذه المسألة اثناء تفحّص نسبة الدمار الى مجموع المنشآت الجديدة المنجزة من قبل العدو .

كيف جرت العمليات في المياه الامريكيـة بعد Coup de Cymbales الاولى في كانون الثاني (يناير) ١٩٤٢ ؟

مثلما كنا قد رأينا ، أُرسلت مجموعة من خمس غوّاصات كبيرة في مطلع كانون الثاني (يناير) الى بحر « الانتيل Antilles » . هناك ايضـا ، كان يمكنها الاستفادة من المفاجأة . وكان ينبغي على ثلاث غوّاصات العمل على التوالي امام « أروبا Aruba » و« كوراسوا Curaçoa » والساحـل الشمالي الغربي لشبه جزيرة « البراناغوا Paranagua » حيث كانت تتـألف حركـة المرور بشكل خاص من ناقـلات النفط . وكانت الغـوّاصتان الاخـريان مكلفتين بالهجوم على النقطة البؤرية لـ« ترينيداد Trinidad » . وكذلك كانتا قد تلقتا الامر بالقصف بمـدفعيتهما في الليـل ، خزّانـات البترول المنشـأة بالقرب من الساحل في « اروبا Aruba » و« كوراسوا Curaçoa » . في حين كان مثل هذا القصف الذي ، كما كانت تبيّن التجربة ، كان يبقى تأثيره في غالب الاحيان غير مؤكد ، يخاطر بـالمجازفـة بالمفـاجأة لـذلك لم اسمـح للغوّاصات بتنفيذه الاّ بعد اغراق عدد مُعَيَّن من السفن . ولكي استطيع تعيين التاريخ البدئي للهجوم كان ينبغي عليها إبلاغي عن اجتيازها لخط الطول ٤٠° من الخطوط الغربية . وكانت فترة الهلال الذي كان يصادف في منتصف شباط (فبراير) ستكون ملائمة بوجه خاص للعمل بجوار المرافىء والساحل . ولذلك اختير لهذا التاريخ البدئي يوم ١٦ شباط (فبراير) .

وصادفت الغوّاصات اعدادا كثيرة من ناقلات النفط وفازت مباشرة بـانتصارات عـظيمة . وحـاولت الغوّاصـة يو ـ ١٥٦ (النقيب البحـري « هارتينشتاين Hartenstein ») قصف « أروبا Aruba » بعد ان اغرقت ناقلتي نفط . ولكن انبغى عليها ان تمتنع عن ذلك اثر عطل تقني اذ انفجرت

قنبلة في انبوب القذف . وبأمر من القائد العام للبحرية ، كان ينبغي على عمل المدفعية ان يُستأنف في غضون الليالي التالية . في حين اصبح ذلك مستحيلا . وفي الفترة الفاصلة اطفأ العدو كل انوار الساحل ، هذا ما جعل العملية صعبة جدا . وقامت غوّاصة اخرى بمحاولة ثانية ولكن أُجبرت على التخلي عنها اثر قصفها بمدفعية سفن الحراسة .

وكانت ردة فعل الملاحة ، في هذا القطاع ، اسرع بكثير مما كانت الحالة امام الساحل الامريكي . وتوقفت حركة المرور مؤقتاً وغُيِّرت الطرقات وزادت كثيرا الحراسة الجوّية . ولكن بما ان الغوّاصات كانت تعمل خاصة في الليل والتعليمات البرقية للسفن التجارية كانت تُرسل غير مرموزة enclair او تُفكك رموزها بسرعة الامر الذي كان يسمح بإعلام غوْاصاتنا ، لم يكن لهذه الاجراءات الاّ تأثير طفيف على رقم الدمار . بالإضافة لذلك منحنا الغوّاصات « حرية المناورة » لكي لا تبقى مرتبطة بمنطقة بعد ان تكون قد اصبحت غير ملائمة . ونفّذت الغوّاصة يو- ١٢٩ (النقيب البحري « كلوزين Clausen ») غارة وصلت الى امام ساحل « غويانا Guyane » بنتائج جيّدة . واخترقت الغوّاصة يو- ١٦١ (النقيب البحري « اخيل Achilles ») بشجاعة المرافىء «بورافسبين Port of Spain » في « ترينيداد » « وبور كاستري Port-Castries » في « سانت لوسي Ste-Lucie » حيث اغرقت سفناً . ومع مطلع آذار (مارس) وصلت غوّاصة سادسة، الغوّاصة يو- ١٢٦ (النقيب البحري « بوير Bauer ») الى القطاع . فحرَّكتها ما بين « ممر الهواء والقناة القديمة لجزر « باهاما Bahamas » ، وفي اسبوعين أغرقت فيها تسع سفن بحيث انها سلكت طريق العودة ، بعد ان استهلكت كل طوربيداتها ، في الوقت نفسه مع الغوّاصات الخمس الأولى .

اذاً كان هذا العمل الثاني في المياه الامريكية ناجحا ايضا ، على الرغم

من ان القصف لم يكن من الممكن حدوثه .

ومع مطلع شباط (فبراير) علمنا ان حركة المرور كانت قد اصبحت من جديد قوية جدا في « فري تاون : Free Town » في « سييراليون Sierra-lion » وكان الامر يتعلّق بسفن واصلة من الشرق الاقصى ومن الهند عبر رأس الرجاء الصالح او عائدة الى هناك . وكنت قد توقعت هذا التطوّر . وفي تشرين الأول (اكتوبر) ١٩٤١ كان القليل من السفن المكتشفة في هذه المنطقة قد جعلني استنتج ان الانكليز كانوا يُمرِّرون معظم حركة مرورهم في منطقة الامن الامريكية حيث كان « هتلر » ، كما نعرف ، قد منع المهاجمة . وكون دخول الولايات المتحدة الحرب قد الغى هذا الامتياز اصبح من غير المجدي اجبار الملاحة على دورة كبيرة . وكانت الرغبة في ارسال غوّاصات من جديد الى هذا القطاع كبيرة وكان اعتبار آخر يعزّزها : فالامريكيون كانوا قد ظهروا غير قادرين على منع الدمار الجسيم على سواحلهم ولكن كان ينبغي عليهم حتما المقاومة ، طالبين من الانكليز تسليمهم السفن التي كان لها خبرة في مقاومة الغوّاصات وبعكس ما كان قد جرى السنة الماضية . وكذلك كان قد انبغى على الدفاع البريطاني ان يتضاءل على ساحل افريقيا . اذاً ، قررت في منتصف شباط (فبراير) ارسال غوّاصتين الى انحاء الـ « فري تاون Free Town » فوصلتا اليها في مطلع آذار (مارس) ووجدتا فعلياً في الجنوب كما في الجنوب الغربي حركة مرور قوية ، واغرقتا احدى عشرة سفينة . وكلّف بمهمة الهاء العدو وربما حوّل ظهورها المفاجىء ، الانكليز عن تسليم وسائط مضادة لحرب الغوّاصات لبحرية الولايات المتحدة ، وساعد بذلك على اطالة الفترة الملائمة على الساحل الامريكي . ونعرف ذلك الآن ، بدءاً من تدخّلنا في كانون الثاني (يناير) جرت « مفاوضات دائمة » بين الولايات المتحدة وبريطانيا العظمى بصدد التنازل عن هذه الوسائط المضادة للغوّاصات ،

وفي منتصف نيسان (ابريل) ذهبت فعلياً مجموعتان من المطاردات البريطانية الى امريكا .

ولكن بقيت هذه المنطقة مسرح عملياتنا الرئيسي . وكان قد مرّ شهران ولم نكن نستطيع ان نعرف كم من الوقت سيقضي الامريكيون لينظّموا دفاعهم الفعّال هناك . في حين انه من منتصف آذار (مارس) لغاية نهاية نيسان (ابريل) لم نستطع ان نبقي فيها اكثر من ثماني غوّاصات . وكانت عمليات الفصل المنجزة لحماية النروج تحدث تأثيرها . وكان ينبغي علينا استثمار الظروف المؤاتية بقدر ما كانت تبقى ، الى الحد الأقصى . عملت الغوّاصات قرب البر نحو الجنوب انطلاقا من « نيويورك » . واكتشفت بسرعة الطرق المتّبعة من قبل حركة المرور الليلية . وتكشّفت انحاء رأس « هاتيراس Hatteras » بأنها الأكثر مؤاتاة . وللتملّص من الهجمات كانت السفن التجارية تمكث اكثر ما يمكن فوق الاعماق القليلة لكن غوّاصاتنا لم تتردد في العمل حتى على اعماق من ثمانية الى عشرة امتار حيث ما كانت ستستطيع الغطس امام سفينة دورية Patrouilleur او طائرة . واغرقت الغوّاصة يو - ١٢٣ (النقيب البحري « هارديجين Hardegen ») عدة ناقلات بترول في هذه الظروف في الشمال الشرقي لـ « سافانا Savannah » . وكانت النتائج خارقة : ١١ سفينة « لهارديجين » - ٩ للغوّاصة يو - ١٢٤ (النقيب البحري « موهر Mohr ») خمس او ست سفن للغوّاصة يو - ٥٥٢ (النقيب البحري « توب Topp ») والغوّاصة يو - ٢٠٣ (النقيب البحري « موتزلبورغ Mutzelburg ») والغوّاصة يو - ١٦٠ (النقيب البحري « لاسّين Lassen ») . وفهم هؤلاء القباطنة بسرعة الوضع العام وقبلوا مخاطر جسيمة من اجل استثماره . هكذا ولدت سلسلة جديدة من « المجلّين As » .

ساعد حظ سعيد باكتشاف نقطة بؤرية اخرى شرقي رأس « هاتيراس

Hatteras » . وصادفت الغوّاصة يو ـ ١٠٥ (النقيب البحري « شيوي Schewe ») جوّا غير ملائم بوجه خاص في اثناء عبورها الاطلسي واعتقد القبطان بأنه لم يكن قد بقي معه كثير من الوقود للعمل ، كما هو متوقع ، بالقرب من هذا الرأس . اذاً بقي في عرض البحر على مسافة ٣٠٠ ميل منه وانقضّ كذلك على النقطة التي تلتحم فيها طرقات حركة المرور الآتية من الشمال الشرقي والجنوب الشرقي والشمال الشرقي . وانكشفت المنطقة مؤاتية جداً . فاستثمرتها الغوّاصات لغاية نهاية نيسان (ابريل) وخصوصا في فترات الهلال حيث لم يكن ممكنا العمل بالقرب من الساحل .

في هذه النهاية لنيسان (ابريل) اصبح واضحا ان تنظيم وحماية حركة المرور كانا يستعيدان شيئا من الفعالية . مثلا ، لم تكن تتجاوز رأس « هاتيراس » الّا في النهار وفي ساعات مُتغيّرة وبمدد فاصلة كبيرة . وكذلك خفّ كثيراً عدد السفن المبحرة على انفراد . وكانت تبقى مجمّعة ، مُشكّلة « بولك Pulks » . وكان البحر يبقى فارغا في غضون وقت طويل جدا اثر اجتياز احدى هذه المجموعات ، وحتى ظهور المجموعة التالية . ولكن كانت هذه الاخيرة تسلك طريقا بمنأى عن رؤية السابقة الامر الذي كان يجعل اكتشاف حركة المرور اكثر صعوبة بكثير . وبالمماثلة ، فلقد ازدادت المراقبة بالسفن الحربية وبالطائرات بشكل ظاهر جدا بدءاً من نهاية نيسان (ابريل) خاصة بالقرب من الساحل حيث كان الامريكيون يقومون بداهة بردّ الجنود الالمان المهاجمين اولا .

مع ذلك لم تقلقنا هذه الاجراءات بشكل خاص . وكنت اعتمد كثيراً على وجود مراس . فمن منتصف كانون الثاني (يناير) الى نهاية نيسان (ابريل) لم نفقد الّا غوّاصة واحدة ، الغوّاصة يو ـ ٥٨ (النقيب البحري « كريجير Greger ») شرقي رأس « هاتيراس » ، في حين انه في الحيّز نفسه من الوقت ، دمّرنا في القطاع الامريكي ١٩٨ سفينة لا غير اي

١١٥٠٦٧٥ طنا ، حسب شعبة الاحصاء في البحرية الامريكية . ولكن الامر كان يتعلّق بالحد الادنى ، لأن هذه الشعبة احصت فقط في القاطعات حيث كان التدمير مرتفعا اكثر من سبع سفن في الشهر في اثناء هذه الفترة .

وفي ١٤ نيسان (ابريل) ابرق « السيد هوبكين M. Hopkins » المستشار الشخصي « لروزسفلت » والذي كان يوجد في لندن ، الى الرئيس ، ان الحلفاء كانوا قد فقدوا ١,٢٠٠,٠٠٠ طن منها اكثر من النصف من ناقلات النفط ، في غضون الاشهر الثلاثة السابقة .

وكانت تلك اذاً ، الفترة الأكثر اقتصاداً لحرب الغوّاصات بما ان هذه الخسائر الفادحة كان قد سببها عدد صغير من الغوّاصات ، بخسارة غوّاصة واحدة من بينها كثمن لذلك .

وعلى الشاطىء الامريكي كان الهجوم يتفوّق بلا ريب على الدفاع . ولسوء الحظ لم يكن كذلك في القسم الشرقي من الاطلسي . فأثناء عبور المحيط نادراً جداً ما اكتشفت الغوّاصات مواكب، وفي حالة خاصة صادفت واحدة منها ناقلتين سريعتين ومدمّرتين . وفي اثناء الهجوم الأول أغرقت المدمّرة البريطانية « بيلمون Belmont » ولكن لم تنتهِ مطاردة الناقلات التي كانت تقطع ١٤ عقدة ، الى اية نتيجة ، حتى عندما انضمت الى الغوّاصة ثلاث غوّاصات اخرى في غضون الايام الثلاثة التالية . ولم تتوصل للفوز بوضع ملائم .

وفي نهاية شباط (فبراير) ١٩٤٢ ، اكتشفت الغوّاصة يو ـ ١٥٥ (النقيب البحري « بينينغ Peining ») الموجودة على مسافة ٦٠٠ ميل الى الشمال الشرقي من رأس « راس Race » (الارض ـ الجديدة) موكبا مبحراً الى الجنوب الغربي : الـ « او. ان. اس ـ ٦٧ O.N.S-67 » انضمت اليها خمس غوّاصات اخرى كانت بعُيدة اقل من ٣٠٠ ميل . وفي غضون ثلاثة ايام اعترضت الغوّاصة يو ـ ١٥٥ الموكب حتى وصلت الغوّاصات

الخمس . وفقد الموكب ثماني سفن (منها ست نـاقلات نفط كبيـرة) ولم تتكبّد غوّاصاتنا اية خسارة .

ولكن اقلقتنا ، في قيادة الاركان ، ثلاثة احداث اخرى . ففي مطلع شباط (فبراير) رأت الغوّاصة يو ـ ٨٢ التي كانت تعود، موكبا صغيراً كان يبدو ان حراسته ضعيفة جدا ، في غربي خليج « غاسكونيا Gascogne » . وبعد وقت قليل توقفت اشارات اعتراضها . وكانت قد دُمِّرت . وفي نهاية اذار (مارس) وفي المنطقة نفسها اكتشفت ايضاً الغوّاصة يو ـ ٥٨٧ (الرائد البحري « بورشير Borcher »)موكبا وقد حدثت الظاهرة نفسها . وفي ١٥ نيسان (ابريـل) وبعد ان بلّغت الغـوّاصة يـو ـ ٢٥٢ (النقيب البحري « ليـرشن Lerchen ») عن موكب جـديد في الانحـاء نفسها ، وبمـا ان التجربتين السابقتين كانتا قد سببتا لي قلقا ، امرتها بالهجوم فقط اذا كان الليل يقدّم ظروفاً ملائمة . في حين هي كذلك قد دُمِّرت . ولم تكن المواكب المشار اليها تتطابق تماما مع تواتر تلك المواكب التي كنا قد رصدناها في تلك المنطقة . وكذلك اوقظ حذري ودوّنت في مذكراتي : « كون المنطقة كانت تُعبر بتيار مستمر من غوّاصات متجهة نحو الغرب ، فإنه من المحتمل جدا ان يعمل الانكليز على تسيير موكب مُزيف فيها مؤلف من سفن غير عادية يعني بشكل « موكب ـ شرك Convoi-Piège » . اذاً كنت قد امرت بعدم مهاجمة السفن المكتشفة في المربع ب آ BE (١٠° الى ٢٥° من خطوط الطول الغربية ، ٤٣° الى ٥٠° من خطوط العرض الشمالية) ولكن بالابتعاد عنها قبل التبليغ عنها. ولا تجدر المجازفة بغوّاصات في عمليات ثانوية وبنجاح غير مؤكد في حين يمكنها الحصول على نتائج عـظيمة جـدا على السـاحل الامريكي وبالتعرّض لمخاطر اقل بكثير» .

واثناء التحدث عن «الموكب ـ الشرك» كنت أصوغ ببساطة فرضية لم يكن يؤكّـدها شيء ، وكـما اثر خسـارة « بـرريـان Prien » و« كـريتشمـر Kretschmer » و« شيبك Schepke » في آن معا ، في العام ١٩٤١ فلقد

اوحى لي هذا التدمير للغوّاصات الثلاث ، بالخوف من ان يكون الانكليز قد اكتشفوا احد الاسلحة الجديدة المجهولة من قِبَلنا. واذا كان هذا القلق وهمي في الحالة الأولى الاّ انه لم يكن كذلك مطلقا في الحالة الثانية . ونعرف ذلك الآن : عند هذا التدمير للغوّاصات الثلاث ، استخدم الانكليز للمرّة الأولى « الـرادار » ، آلة كشف عـاملة على مـوجـات قصيـرة . ولم تكن الغوّاصات تُكتشف الاّ على سطح الماء كون الموجات الكهربائية لا تخترق الماء ، وكنا نحن ايضاً نملك اجهزة كشف عاملة على موجات اطول . ولكن « الرادار » كان بامكانه التقاط هدفه بدقة وعلى مسافة كبيرة . وكان يجد الغوّاصة ما ان كان خيالها يظهر في الأفق حتى في الليل وفي جوّ غـائم . وكذلك كان ينبغي على غوّاصاتنا ان تُكشف كثيراً جداً في النهار ودائماً في الليل قبل ان تستطيع هي نفسها ان ترى عدوّها .

« ويكتب القبـطان « روسكيل Roskill » ، في حـين كان العـدو في الغرب يُحدث تدميراً مهما ، ممكن تجنّبه بكثرة ، ألم يكن يحق التفكير (مع اكبر فعالية للدفاع الامريكي) بأن العدو كان يعرف تجربة مختلفة جداً على ٣٠٠٠ ميل اكثر الى الشرق ، فلقد كان تكتيك واسلحة الدفاع البريطاني في البحر كما في الجوّ يقوم بتقدم سريع . وكانت اجهزة رادار ، مجهولة من قبل الالمان ، مركبة على سفن حراسة وفي طـائرات . وسببت للعـدو فاعليـة ملاحتنا الجوّية فوق خليج « غاسكونيا Gascogne » وردة فعل خـافراتنـا البحرية والجوّية ، خسائر فادحة وكثيـرا من الاضطراب . وفي ٦ شبـاط (فبـراير) اغـرقت حراسـة الموكب « او. اس ـ ١٨ O.S.18 » الغـوّاصة يو ـ ٨٢ ، وفي اذار (مارس) وفي الظروف نفسها دمّرت حراسة موكب الوحدات « ف. اس ـ ١٧ W.S-17 » الغـوّاصة يـو ـ ٥٨٧ ، وفي نيسان (ابـريـل) قـذفت حـراسـة المـوكب « او. ج ـ ٨٢ O.G-82 » في القعـر Par le fond الغوّاصة يو ـ ٢٥٢ .

سأروي فيما بعد كيف كانت ردة فعلنا عندما علمنا بوجود آلة الكشف

هذه الجديدة والفعّالة جداً .

في منتصف نيسان (ابريل) بدا ان الـولايات المتحـدة كانت تمـركز وسائطها الدفاعية امام ساحلها الشرقي . ولذلك قرّرتُ في نهاية هذا الشهر وبالغوّاصات الجاهزة ، مهاجمة عدة نقاط بؤرية في نقاط مختلفة لجرّها الى توزيع هذه الوسائط .

وكانت مباشرة الخدمة لناقلة النفط الغوّاصة الاولى ، الغوّاصة يـو- ٤٥٩ (الـرائـد الـبـحـري « ويـلا مـويـتز- مـولّـيـنـدورف Wilamowitz-Mollendorf ») تشجع هذا المشروع للهجوم « الجبهي » . فلقد كانت هذه الناقلة النفطية الغوّاصة (نموذج ١٤ XIV) غوّاصة كبيرة حوالى ١٧٠٠ طن . ولم تكن تحوز على انابيب قذف النسائف ولكن فقط على تسليح مضاد للطائرات . ولم تلبس الـطواقم ان سمّت هذه السفن (البقرات الحلوب) . وبما انها كانت تحمل على متنها ٧٠٠ طن من الوقود كان يمكنها ان تتخلى عن ٤٠٠ الى ٦٠٠ طن حسب مدة رحلتها البحرية الخاصة . كان ذلك يسمح باستعمال ١٢ غوّاصة متوسطة باعطائها ٥٠ طناً لكـل واحدة حتى في المنـاطق الأكثر بعـداً في بحر (الأنتيل Antilles) او بالاحرى خمس غوّاصات كبيرة بتسليمها ٩٠ طناً لكل واحدة حتى في انحاء رأس الرجاء الصالح .

ونفّـذت الغوّاصـة يو- ٤٥٩ اول تسليم لهـا من الوقـود للغـوّاصـة يو- ١٠٨ (الرائد البحري « شولتز Scholtz » في ٢٢ نيسان (ابريل) ١٩٤٢ على ٥٠٠ ميل شمالي شرق « برمود Bermudes » ، وبـالطريقـة نفسها كانت اثنتي عشرة غوّاصة متوسطة واثنتان كبيرتان قد مُوِّنت ١٥ يوماً فيما بعد . وسلكت « البقرة الحلوب » « المفرّغـة » طريق العـودة . وأخّر الطقس الرديء هذه العمليات وحتى انه احياناً فرض ايقـافها بحيث ان عدداً كبيراً من الغوّاصات توصّل للتجمّع حول المموّن بانتظار دوره . ولم تكن مثل هذه الاوضاع بدون خطر وكانت تسبب لي كل مرّة قلقاً كبيرا .

اذاً بلغت الغوّاصات المواقع المحددة للهجوم الجبهي بعد ان كانت قد ملأت خزّاناتها بالوقود . واستقرّت ١٦ الى ١٨ واسطة بين « رأس الرمل Cap de Sable » و« المفتاح الغربي Key West » . وعملت ٩ غوّاصات اخرى في قناة « باهاما Bahama » حتى « ممر الهواء Passage du vent » في خليج المكسيك ، وفي جنوب كوبا لغاية مضيق « يوكاتان Youcatan » في « كوراساو Curaçao » و« اروبا Aruba » و« ترينيداد Trinidad » كذلك على ساحل « غويانا Guyane » .

ولقد كان المخطط يبدو لي اكيداً جداً ، ومع ذلك سبب لي تنفيذه مفاجآت كانت تذكّرني بأن الشك سيّد الموقف في الحرب . وفي نهاية نيسان (ابريل) توقفت الغوّاصات عن الفوز بانتصارات مهمة على الساحل الامريكي . وكانت فترة البدر التمام قد بدأت لذلك آمنت بأن الحال كانت تستقيم مع عودة ليالٍ مظلمة في حين تضاعفت البرقيات القائلة بأنه كان لا يلاحظ مطلقاً اية حركة مرور . في البدء اصبح يشقّ عليّ جداً قبول تحوّل حاسم كان قد أتُخِذ : كانت الولايات المتحدة تمارس نظام المواكب في المناطق الساحلية .

وكان الانكليز ينصحونها (الولايات المتحدة) منذ زمن طويل بالقيام به ولكنها لم تعزم على ذلك الاّ بتردد . وسارتِ المواكب الأولى في بدء ايار (مايو) على طول الساحل الامريكي . ومن اجل ذلك بقيت الغوّاصات لغاية نهاية هذا الشهر وفي اثناء فواصل طويلة دون ان تكتشف سفناً كذلك اصبح مردودها ادنى بكثير من مردود الاسابيع السابقة . وبالمقابل استمرّت الظروف القديمة على ساحل « فلوريدا Floride » ، حيث عمل قبطانان مجرّبان بوجه خاص ، النقيب البحري « كريمر Cremer » على الغوّاصة يو - ٣٣٣ والنقيب البحري « سوهرين Suhren » على الغوّاصة يو - ٥٦٤ واحرزا النجاحات نفسها كما في السابق ، بالهجوم فوق اعماق قليلة غالباً

رغماً عن حراسة عدوّة مشدّدة . وفي نهاية نيسان (ابريل) وفي غضون فترة البدر ، صُدمت الغوّاصة يو ـ ٣٣٣ بناقلة نفط كانت تهاجمها في الليل وعلى سطح الماء فتضرّرت بخطورة . ولم يمنعها ذلك من متابعة عملها قرب الساحل . وفي ليل ٦ ايار (مايو) فاجأتها مدمّرات وطاردتها بالقنابل في غضون عدة ساعات . واصيبت بأضرار جديدة ، واصبح فيها ادخال للماء وغرقت ولكن الارتفاع القليل للعمق هذه المرّة كان منقذها . وتوصّل الطاقم لسدِّ منافذ الماء ولتصليح اضرار اخرى . وابتعدت الغوّاصة يو ـ ٣٣٣ بأصغر سرعة ، محدثة اقل ما يمكن من الضجّة وافلتت من تدمير كان يبدو اكيداً .

ومع ذلك بقيت النتائج على العموم رديئة كثيراً في النصف الأول من ايار (مايو) وفي اكثر الاحيان كان البحر فارغاً على الساحل الامريكي . ولكن الظروف كانت اكثر ملاءمة بكثير في بحر « الانتيل Antilles » وبلغت خسائر العدو رقماً غير مألوفٍ . واغرقت كل غوّاصة مستعملة في هذه المنطقة من ست الى عشر سفن . ولم يكن الامريكيون يتوقّعون بوضوح ، انهم يستطيعون العمل في اماكن بعيدة كخليج المكسيك . وكنا قد اكتشفنا « نقطة ضعف » جديدة .

اقمنا وزناً للوضع ـ غير الملائم على الساحل الامريكي ، والملائم في بحر « الانتيل » ـ بسحب ست غوّاصات من المنطقة الاولى لإرسالها الى الثانية ، وكذلك انتقل مركز ثقل عمليات الغوّاصات الوافدة من خليج « غاسكونيا » الى بحر « الانتيل » في غضون اسابيع تالية ، لغاية حوالى منتصف تموز (يوليو) .

واذا استطعنا العمل في هذه المنطقة الواقعة على مسافة ما بين ٣٠٠٠ و٤٠٠٠ ميل من قواعدنا والمتمتعة هي نفسها باتساع من ٥٠٠ الى ١٠٠٠ ميل ، فذلك كان بفضل دخول ثلاث ناقلات نفط غوّاصة في الخدمة :

يو - ٤٥٩ (الرائد البحري « ويلاموفيتز مولّيندورف Wilamowitz Mollendorf ») يو - ٤٦٠ (النقيب البحري « شافر Schäfer ») ويو - ١١٦ (الرائد البحري « فون شميت Von Schmidt ») . من آخر نيسان (ابريل) الى منتصف حزيران (يونيو) مونت من ٢٠ الى ٣٧ غوّاصة التي عملت في بحر (الانتيل) .

وكانت الانتصارات عظيمة جداً واقتصادية كثيراً . وتميّزت بوجه خاص كلياً الغوّاصة يو - ١٥٩ بقيادة النقيب البحري « ويت Witte » . وارتفع التدمير في ايار (مايو) وحزيران (يونيو) في هذا القطاع فقط الى ١٤٨ سفينة أي ٧٥٢٠٠٩ طن .

ان الفريق اول بحري « هوفر Hoover » الذي كان يمارس آنذاك قيادة الدفاع الامريكي ، كان قد بعث لي برسالة ودّية في العام ١٩٥٧ حيث يقول : « بدون ادنى شك ، ان اعصابك قد تعرّضت لمحنة قاسية من العام ١٩٤٥ الى ١٩٥٦ ولكن لم تكن اعصابي اقل عرضة عندما قدّت حربك الغوّاصة المدهشة ضدي في بحر « الانتيل » » .

ومع ذلك ، انخفضت الارقام بدءاً من نهاية حزيران (يونيو) ١٩٤٢ . ووُضع تدريجيا نظام المواكب موضع التنفيذ كما على الساحل الامريكي قبل شهرين . وكان ينبغي ، بوضوح ، العودة الى تكتيك قطيع الذئاب .

ومع مطلع ايار (مايو) كنت قد الّفت مجموعة من ثماني غوّاصات في الاطلسي الشمالي . وكان ينبغي عليها ، كالاخرى ، بلوغ القسم الغربي من هذا المحيط لاستثمار الظروف الملائمة للمنطقة الامريكية مدة طويلة قدر المستطاع . غير انني كنت اريد اختبار العمل بها اثناء عبورها على نحو اقتصادي اكثر تقدما ايضا ، بدفعها الى الامام على نسق منتشر بالعرض لاكتشاف موكب انكليزي . وكان ينبغي على هذا النسق ان يُشغَل في ١٤

ايـار (مايـو) à cheval sur l'arc de grand cercle المتـراوح من رصيف الارض ـ الجديدة الى شمال ايرلنـدا ، تقريبـا على خط الـطول ٣٠° من خطوط الطول الغربية ، تلك كانت الطريق الأقصر بـين امريكـا والجزر البريطانية وكنت اعتقد ان المواكب تتبعها لأن غوّاصاتنا لم تكن تعمل مطلقا ضدها منذ كانون الثاني (يناير) ١٩٤٢ .

واكتشفت في الواقع الغوّاصة يو ـ ٥٦٩ (الملازم اول بحري « هينش Hinsch ») منذ تاريخ ١١ ، واحداً منها كان يتجه الى الجنوب الغربي اثناء بلوغها لمركزها على هذا الخط . اذاً لم يكن مطلقاً من الضروري تشكيل خط الانارة . وبدأت الغوّاصات الخمس التي كانت توجد سابقاً في الانحاء ، الهجوم واغرقت سبع سفن منذ الليلة الأولى . ولكن بسبب الطقس الرديء والرؤية الضعيفة فُقد الاعتراض غالباً في غضون الايام التالية . ومن اجل استعادته امرت بانشـاء خط الانارة . ولسـوء الحظ وصلت اليه غـوّاصة متأخرة مُحدِثة فجوة حيث مرّ موكب دون ان يُرى .

وتموّنت الغوّاصات الست بالوقود على مسافة ٦٠٠ ميل جنوبي رأس « راس Race » (الارض ـ الجديدة) .

وحدّدت شعبتنا لفك الرموز وجود مـوكب (هـ اكس HX) متجهاً نحو انكلترا بالقرب من قـوس الدائـرة الكبرى . واكتشفت الغـوّاصات باختصار واحداً آخر ، عبر الضباب متوجهاً الى الغرب في المنطقة نفسها . وبدت لي الفرضيـة بأن الانكليـز كانـوا يستعملون كثيراً هـذه الطريق ، اكيدة . اذاً عزمت عـلى استخدام المجمـوعة في مهـاجمة المـواكب بما ان الظروف كانت قد اصبحت اقل ملاءمة بكثير على الساحل الامريكي .

ومنـذ اول حزيـران (يونيـو) اكتشف المـوكب « او. ان. اس ـ ٩٦ ONS-96 » وحالت عاصفة كبيرة دون الهجـوم وتوجب انتـظار ستة ايـام للعثور على واحد ثانٍ الذي فقد « الحرّاقة Corvette » « ميموزا Mimosa »

واربع سفن شحن أي ١٩٥٠٠ طن .

وبالمماثلة ، جُمّعت الغوّاصات التي ابحرت في مطلع الشهر ، لمهاجمة موكب ذاهب من جبل طارق الى انكلترا ، في اثناء الرحلة البحرية . واغرقت الغوّاصة يو ـ ٥٥٢ (النقيب البحري توب Topp) خمس سفن منه . وجلبت هذه العملية الاضافية فوائد دون ان تعرقل استخدام غوّاصاتنا في المحيط الغربي .

وليس من الممكن ، في اطار هذا الكتاب ، ان اسرد اعمال هذه الاشهر الستة الاولى من العام ١٩٤٢ ، وان اذكر كل الغوّاصات مع اسماء القباطنة ، ولا ان اثني على ما انجزوه . وحسبي القول ان النتائج قد تجاوزت بكثير الآمال التي كنا نعلّلها بنقل الحرب الى الساحل الامريكي . وانكشف الدفاع اضعف مما كنا نفترضه وبقي كذلك زمناً اطول مما كنا نتوقعه . وكانت النتائج خارقة . وفي غضون هذه الاشهر الستة ، دمّرت غوّاصات المحور ٥٨٥ سفينة اي ٣٠٨٠٩٣٤ طنا ، وارتفعت خسائرنا الى ٢١ غوّاصة المانية ، يعني بمعدل شهري ٣,٩٪ من كل تلك التي كانت توجد في البحر . وأُغرقت سبع غوّاصات من هذه الغوّاصات الى ٢١ في المتوسط وفقط ست غوّاصات في المياه الامريكية حيث تركز جهدنا الرئيسي ، وارتفع مردود الغوّاصات العاملة في الاطلسي، والذي كان في كانون الثاني (يناير) ١٩٤٢ ٢٠٩ طن بالغوّاصة وفي اليوم البحري ، الى ٢٧٨ طنا في شباط (فبراير) والى ٣٢٧ طنا في اذار (مارس) وهبط الى ٢٥٥ في نيسان (ابريل) وارتفع من جديد الى ٣١١ في ايار (مايو) والى ٣٢٥ في حزيران (يونيو) . وتتضمن هذه الارقام المردود الضعيف جداً لتلك التي كانت تؤمّن حماية النروج . وبدون اعتبارها ، كان سيُرفع اكثر بحوالى خمسين طناً . هكذا يمكن تكوين فكرة عن النقص المستحق والمسبب بهذا الفصل : حوالى ٥٠٠,٠٠٠ طن لهذه الحقبة .

الفصل التاسع

حادث « لاكونيا Laconia »

من ١٦ الى ١٩ آب (اغسطس) ١٩٤٢ ابحر ممّون واربع غوّاصات كبيرة من نموذج « ٩ ث IXC » من المرافىء الفرنسية ، بقيادة قباطنة مجرّبين ، لتنفيذ العملية المنوي القيام بها من زمن بعيد في منطقة رأس الرجاء الصالح : الغوّاصة يو ـ ٦٨ (الرائد البحري « ميرتين Merten ») والغوّاصة يو ـ ٥٠٤ (الرائد البحري « بوسك Poske ») والغوّاصة يو ـ ١٧٢ (النقيب البحري « ايميرمان Emmermann ») والغوّاصة يو ـ ١٥٦ (النقيب البحري « هارتنشتاين Hartenstein ») والغوّاصة يو ـ ٤٥٩ (الرائد البحري فون ويّلاموويتز موليندورف Von Wilamowitz-Mollendorf ») . ابحرت مُجمّعة . كان يمكنها ان تهاجم كل الاهداف التي تُصادف ، لغاية الدائرة الخامسة الموازية لخط الاستواء في المنطقة الجنوبية ، ولكن بعيداً اكثر الى الجنوب ، كانت تهاجم فقط السفن الأكثر اهمية كي لا تجازف بتأثير المفاجأة . وفي ١٢ ايلول (سبتمبر) وتماما عند هذا الحد ، اغرقت الغوّاصة يو ـ ١٥٦ السفينة البريطانية « لاكونيا Laconia » زنة ١٩٦٩٥ طنا المحوّلة لسفينة نقل للوحدات والتي حسب مدوّنة السفن التجارية الانكليزية ، كانت مسلّحة بـ ١٤ مدفعا . وكشف الاستجواب اللاحق لضابط المدفعية بأنه كان بحوزته ثماني قطع منها اثنتان عيار ١٥٠ ملم اضافة الى اسلحة مضادة للطائرات وقنابل واجهزة « معماق Asdic » .

وبعد النسف ، سمع قبطان الغوّاصة نداء الاستغاثة ، واثناء انقاذ بعض الغرقى علم بأن « لاكونيا » كانت تنقل اسرى حرب ايطاليين . وحسب اللائحة المعلنة فيما بعد ، كان يوجد على متنها طاقماً من ٤٣٦ ضابطاً ورجلا ، و٢٦٨ مأذوناً بريطانيا مع ٨٠ امرأة وطفلاً و١٨٠٠ اسير ايطالي كان يحرسهم ١٦٠ بولونياً مأخوذين من روسيا .

وبتاريخ ١٣ ايلول (سبتمبر) الساعة ١٢,٠ علمت بالحادث بالبرقية التالية : « اغرق « هارتنشتاين » « لاكونيا » الانكليزية . مربع « ف.ت ٧,٧٢١ ٣١٠° FT 7.721,310° » . ولسوء الحظ كانت تنقل ١٥٠٠ اسير ايطالي . انتشلتُ منهم لغاية الآن ٩٠. الوقود : ١٥٧ م٣ الطوربيدات : ١٩ . اليزي Alizé قوّة ٣ . اطلب اوامر » .

واخذت آنذاك قراراً معاكساً للمبدأ المطبّق من قبل كل البلدان في زمن الحرب .

فطبقاً لمعاهدة جنيف تشرين الأول (اكتوبر) ١٩٠٧ كانت البحرية الالمانية قد اعتمدت مبدأ اغاثة الغرقى اذا لم تكن ، لا سلامة السفينة ولا المهمة العسكرية معرّضة للخطر . وللقيام بواجب الشرف هذا كان يجب كذلك ان تتوقف الأعمال الحربية والتي بقدر ما كانت تتلاحق لم يكن من الممكن ان يجري الحديث عن القيام بانقاذ .

ولقد كانت بحريات الأمم الأخرى تطبّق نفس المبدأ . وكان الفريق اول بحري الامريكي « نيميتز Nimitz » قد اعلن اثناء شهادته في دعوى « نورمبرغ » :

ـ مبدئيا لم تكن غوّاصات الولايات المتحدة تقوم بالانقاذ اذا كان ينبغي ان يحصل لها من جراء ذلك مخاطر اضافية او بالاحرى اذا كانت تغامر من جراء ذلك بالاّ تستطيع مطلقاً اداء مهمتها .

وطبقاً لمعاهدة جنيف اعانت الغوّاصات الالمانية الغرقى في حالات

عديدة جدا في غضون السنوات الاولى للصراع الاخير . ولكن الوضع كان قد تغيّر في الاطلسي في العام ١٩٤٢ : فلم تكن الأعمال الحربية تتوقف مطلقاً في وقت ما ، اوعلى الأقل ، لم يكن القبطان يستطيع مطلقاً ان يقضي بذلك وكان يتوجب عليه توقّع ظهور طائرات عدوّة في كل لحظة . وكان ذلك خطيراً للغاية لأن الغوّاصنة كانت بحاجة لـدقيقة للغـطس ! الوقت الذي كان في غضونه بامكان هذِه الطائرات ، بسبب سرعتهـا الكبيرة ، الوصول فوقها ، اذا لم تكن « الطائرات » مكشوفة على مسافة كبيرة جدا يعني على حدود امكانية الرؤية . وللغطس بسرعة ينبغي على الغوّاصات السير مع عدد قليل جداً من الرجال على البرج . واذا كانت متوقفة ، كما هو ضروري في عمليات الانقاذ . وعدد كبير من ملّاحتها على ظهـرها ، لا تكون مطلقاً في حالة تأهّب وتكون عرضة لهجوم جوّي .

ولقد سبب لي اتساع مراقبة الطائرات فوق كل مجال بحري في المنتصف الثاني من العام ١٩٤٢ اكبر قلق . وفي ٢١ آب (اغسطس) ١٩٤٢ ضبطاً قبل حادث « لاكونيا » دوّنت في مذكراتي : « ينبغي على هذا التطوّر الذي سيتتالى ان يكبّدنا خسائر سوف لن تكون محتملة مطلقا ، وان يخفّض عدد الانتصارات وبالتالي ان يخفف آمال النصر في حرب الغوّاصات .

وكان الوضع يصبح خطيراً جداً بالنسبة للغوّاصات التي كان ينبغي عليها انتظار هجمات بلا انقطاع كما تبيّنه ملاحظات مذكراتي من ٢ الى ٨ أيلول (سبتمبر) مشيرة الى انه خلال هذه الحقبة هوجمت سبع غوّاصات بالقنابل او اغرقت بـالطائـرات . اذاً لم يكن هناك ابـداً وقف للأعمـال الحربية ، مع ذلك كان القبطان يظل هو الحكم في تقدير امكـانية نجـدة الغرقى .

وعند نسف « لاكونيا » تساءل قبطان الغوّاصة حسب القاعدة القديمة واجاب عن تساؤله بالايجاب وابلغني ذلك برقيا .

وعندما استلمت هذا الخبر ، لم اثق اطلاقا بسبب تجربتي الأطول ،

وتصوّري لمجمل الوضع ، بأن الاعمال الحربية قد انتهت حقاً بالنسبة للغوّاصة . اذاً كان عليّ ان اقرّر ما اذا كان يتوجّب تحظير الانقاذ الامر الذي كان صحيحاً من وجهة النظر العسكرية لأنني كنت اعتبره خطراً ، او تأكيده الأمر الذي كان يجبرني على مساعدته .

تبنّيت الحلّ الثاني بتوقيف عمليات اخرى ونظّمت عملاً أُنقِذَ فيه حوالى ٨٠٠ من اصل ٨١١ انكليزيا و٤٥٠ من اصل ١٨٠٠ ايطالي الذين كانوا على ظهر السفينة .

واوقفت الغوّاصات الاخرى في الطريق نحو الرأس لارسلها الى نقطة غرق « لاكونيا » .

وامرت كذلك الغوّاصتين العاملتين امام « الفريتاون Freetown » الغوّاصة يو ـ ٥٠٦ (النقيب البحري « واردمان Würdemann ») والغوّاصة يو ـ ٥٠٧ (الرائد البحري « شافت Schaft ») بالالتحاق بمكان الغرق وطلبت من قائد الغوّاصات الايطالية في « بوردو Bordeaux » بأن يرسل كذلك الـ « كابلّليني Capellini » التي كانت تعمل في الجوار . وبرأيي كان من المستحيل شحن كل الناجين من الموت وكنت انوي وضعهم في البر في المرافىء الفرنسية لشاطىء العاج ، في حين بلغتني القيادة العليا بأنه كان قد طُلب بالحاح من حكومة « فيشي Vichy » ان تُرسل سفناً حربية من « دكار Dakar » لكي تستقبل الغرقى .

وكما في الغالب ، اعلمت القيادة البحرية العليا ببرقيات وكذلك أُبلغ مقرّ الفوهرر العام . واكّد قائد البحرية « ريدر Raeder » قراري موضّحا بأنه كان ينبغي على الغوّاصات عدم التعرّض لمخاطر اثناء عملية الانقاذ هذه .

وقال لي « هتلر » الشيء نفسه ، مضيفاً بأنه كان لا ينبغي ان يتأثّر من جراء ذلك العمل ضد « الرأس Cap » .

ولكن كنت قد اخترت موقفاً وتمسكت به . وقبل كل شيء بقيت الغوّاصة يو ـ ١٥٦ وحدها . وفي غضون الليلة الأولى حمّلت على ظهرها ١٩٣ بريطانياً وايطاليا وفي الصباح انتشلت منهم ٢٠٠ آخرين وزّعتهم بين زوارقها التي كانت غير ممتلئة بعد .

وفي ١٢ الساعة ٢٢,٢٢ عُقب اصابتها ، كانت « لاكونيا » قد ارسلت برقية « اس . اس . اس . S.S.S » غير مرموزة ، معطية موقعها ومعلنة بأنها كانت قد نُسفت . ولقد ارسلت هذه البرقية على الموجة العامة للسفن التجارية ٦٠٠ متر . وفي الساعة ٢٢,٢٦ ارسلت برقية اخرى وكانت هذه الاخيرة مرموزة مع ملحق غير مرموز معيناً ايضاً بأنها كانت قد تلقت طوربيدا ، على موجة الـ ٢٥ مترا . وفي ١٣ الساعة السادسة وعلى هذه الموجة نفسها اشار قبطان الغوّاصة بدوره :

اذا ارادت احدى السفن مساعدة طاقم « لاكونيا » الغريق ، سوف لن اهاجمها بشرط الاّ اكون قد هوجمت انا شخصيا بسفن او بطائرات وكنت قد لّمت ١٩٣ رجلا . « ٤,٥٢ س ٢٦٥ , ١١ 4,52s 11°260 » غوّاصة المانية .

وكرّر هذه الاشارة في الساعة ٦,١٠ على الموجة العالمية ٦٠٠ متر . اذاً لا يمكن ان يبقى اي شك : فالسلطات البريطانية قد علمت بنسف « لاكونيا » وبالانقاذ الذي تقوم به غوّاصتنا . وزاد مخاوفي بالنسبة لسلامة غوّاصاتنا الإعلان بأن « هارتنشتاين » كان قد حمّل ١٩٣ غريقاً .

وامرت في ١٣ الساعة ٥,٢٧ :

« على « هارتنشتاين » ان يبقى بجوار مكان الغرق ، وان يظلّ قادرا على الغطس ، وكذلك بالنسبة لباقي الغوّاصات » .

وكررت في ١٤ الساعة ٧,٤٠ :

« على الغوّاصات ومن ضمنها غوّاصة « هارتنشتاين » ألاّ تأخذ على

ظهرها إلّا عدداً من الغرقى يسمح لها بـالغطس وبـالبقاء قـابلة للعمل كليا » .

وفي غضون ذلك اشارت حكومة « فيشي » بأنها كـانت ترسـل سفناً حـربية . وكـان ذلك يتيح لي ان اطلق ـ كما كـان هتلر ايضـاً يـريـده ـ الغوّاصات المخصصة للعمل في رأس الرجاء الصـالح مـا عدا الغـوّاصة يو ـ ١٥٦ . وفي ١٤ الساعة ٧,٤٠ امرتها باستئناف سيرها نحو الجنوب بالقدر الذي لا يوجد على ظهـرها اي غـريق بعد . وبـالمقابـل ، تركت الغوّاصتين الغوّاصة يو ـ ٥٠٦ والغوّاصة يو ـ ٥٠٧ تتابعان السير واللتين وصلتا الى الاماكن في ١٤ و١٥ ايلول (سبتمبر) على التوالي . وشاركتـا بسرعة بالانقاذ وبسحب الزوارق والطوّافات نحو نقطة تجمّع حيث كـان ينبغي على السفن الفرنسية ان تظهر .

في هذه الاثناء ، كانت الغوّاصة يو ـ ١٥٦ قد حمّلت ٢٦٠ ناجياً من الغرق (!) نقلت منهم حوالى النصف على الغوّاصة يو ـ ٥٠٦ محتفظة بـ ٥٥ بريطانيا بينهم خمس نساء و٥٥ ايطاليا ، وكذلك حمّلت الغوّاصة يو ـ ٥٠٧ بكل طاقتها .

وفي ١٦ أيلول (سبتمبر) عند الظهر وقعت حـادثة رواهـا بتفصيل قبطان الغوّاصة يو ـ ١٥٦ في يومية الغوّاصة بهذه العبارات :

« في الساعة ١١,٢٥ ظهرت طائرة بأربع محرّكات حاملة الشـارات الوطنية الامريكية بجوار ٧٠ . ولأظهر جيداً نواياي السلمية ، أنشر على جسر الغوّاصة ، بمواجهتها بيرقاً عليه صليب احمر بطول مترين وعـرض مترين . تحلّق فوقنا وتدور في غضون وقت طويل في الجوار . واحاول عبثاً ان ابلّغها « بالمـورس Morse » « من اين تأتـين ؟ » و« هل تـوجد سفن بالجوار ؟ » تبتعد نحو الجنوب الغربي ولكنها تعود بعد نصف ساعة .

الساعة ١٢,٣٢ تظهر طائرة اخرى من النموذج نفسه وتمرّ على ارتفاع ٨٠ مترا على المقدّمة وتقذف قنبلتين زمانيتين بتأخير ثلاث دقائق . فنحلّ

مقطورة الزوارق الاربعة . وتقذف الطائرة قنبلة جديدة في وسطها . تَرنُّح . وتدور الطائرة في الجوار وبعد بعض الوقت تقذف قنبلتها الرابعة على اكثر من ٢٠٠٠ متر . وكنت اعرف ان مخزن القنابل فارغ . هجوم جديد . قنبلتان زمانيتان بتأخير لبضع دقائق مباشرة على التوازن العمودي للمركز الرئيسي . ويختفي البرج تحت غطاء من الماء السوداء . ويشار الى دخول الماء الى المركزين الرئيسي والامامي . جهّزت صدارات النجاة . أمر الى كل البريطانيين بمغادرة ظهر الغوّاصة ، ثم بما ان الغاز بدأ ينطلق من البطارية ، امر الى كل الايطاليين بالمغادرة كذلك.

« الساعة ١٣,١١ إرسلت برقية استغاثة مكررة ثلاث مرّات على اربع موجات مختلفة . وعدت نحو الزوارق . ونقلت اليها كل الغرقى (مستخدما عنفا خفيفا من اجل الغرقى) . والغيت التقارير بصدد ادخال الماء . السفينة مُحكمة السد .

« الساعة ١٣,٤٥ ، غطست ، ووازنت الغوّاصة . وقدت الغوّاصة بسرعة ٢٧٠ لأبتعد .

« الساعة ١٦ . اصلحت الاضرار قدر المستطاع .

« الاضرار : مئفاق مثبّت برؤية سمتية . ومئفاق حربي لا يدور مطلقاً . وسبعة « احواض Bacs » جاشدات مثقوبة واخرى ترشح . تصدُّع رباط معدني في موصل تبريد « الديزيل Diezel » ولقد ادّى الميكانيكيون والكهربائيون مهمة بارزة .

ولقد بلّغ « هارتنشتاين » عن الحادث ببرقية مرسلة بتاريخ ١٦ الساعة ٢٣,٠٤ :

« بما انني كنت اجرّ اربعة زوارق انقاذ ممتلئة وعلى الرغم من نشر راية الصليب الاحمر من اربعة امتار مربّعة في رؤية حسنة كانت طائرة « ليبريتور

Liberator امريكية قد قصفتني خمس مرات قصفاً انقضاضياً . مثفاقان معطّلان مؤقتاً . كنت قد توقفت عن الإنقاذ ونقلت كل الغرقى عن ظهر الغوّاصة وأنسحب نحو الغرب وأصلح . « هارتنشتاين » .

وفي الحال وجّهت الامر التالي :

في ١٧ ـ ٩ الساعة ١٩ . يجب ألاّ تُعرّض سلامة الغوّاصات للخطر في أية حالة . ولتؤخذ كل الأجراءات الضرورية لذلك دون اية مراعاة بما في ذلك توقّف الإنقاذ . ان انتظار المراعاة من جانب العدو هو خاطىء كلياً .

وكان سينبغي عليّ من وجهة النظر العسكرية بحصر المعنى، ايقاف عمليات الانقاذ ، بعد هذا الهجوم ضد الغوّاصة يو ـ ١٥٦ . فلقد كان يُظهر جيّداً المخاطر التي كانت الغوّاصات معرّضة لها ، فضلاً عن ذلك ، عندما تكون مزدحمة بالغرقى .

واحتدّ النقاش الحاد جداً في قيادة اركاني ، اصرّ البعض ، ليس دون حق ، بأنه لا يمكننا تحمّل هذه المسؤولية ، ولكن لم استطع التصميم على العدول عما كنت قد بدأته ، وانهيت هذا النقاش بالقول :

ـ لا يمكنني ان ادع هؤلاء الناس يغرقون . سأتابع .

ولم يفتني في هذه اللحظة انه اذا ما كانت غوّاصة قد تضررت او اغرقت في اثناء هجوم جديد ، كان ذلك سينسب اليّ كلياً . ومن جهة اخرى كانت نقطة واضحة تماما :

فلقد كانت برقيات « لاكونيا » والبرقية التي ارسلتها الغوّاصة يو ـ ١٥٦ بالانكليزية قد اعلمتْ تماماً العدو بغرق سفينة النقل وبأزمة الناجين من الغرق . ومع ذلك ، ففي غضون الايام الاربعة منذ النسف ، ليس فقط ، انه لم يعمل اي شيء لمساعدة الغرقى الذين كان يوجد بينهم ١٠٠٠ بريطاني وبولوني بل كان قد انتهز الفرصة للهجوم على الغوّاصات . اذاً ، اقل ما يقال ، لم تكن السلطات الانكليزية تبالي بالانقاذ . وبالتالي ،

كان من الطبيعي ، بقبول مسؤوليات جسيمة جدا ، حصر عملنا من الآن فصاعداً ، بحلفائنا الوحيدين الايطاليين .

ولذلك ، ففي ١٧ ايلول (سبتمبر) الساعة ١,٥١ ارسلت الامر التالي : « الى الغوّاصتين يو - ٥٠٦ و٥٠٧ . ابقيا باستمرار جاهزتين للغطس وللعمل هجوميا . واعيدا الغرقى الذين ما زالوا على ظهر الغوّاصة الى الزوارق . لا تحتفظا الاّ بالايطاليين . صِلا الموعد مع الفرنسيين وسلماهم لهم . وتهيآ ، ضد عمل عدواني بالطائرات وبالغوّاصات » .

وخوفاً من ان يتّكل قباطنة هذه الغوّاصات ، كما كان « هارتنشتاين » قد فعل ، على الحماية التي تقدّمها راية الصليب الاحمر ، ابرقت لهم ايضاً بالتعليمات التالية :

« لا ترفع راية الصليب الاحمر لأن :

١ - استخدامها في مثل هذه الحالة غير منصوص عليه في المعاهدات الدولية . ٢ - لا توجد اية حماية يمكن انتظارها من ذلك من جانب الانكليز او على الأقل من أي كان .

وحصلت بسرعة على اثبات بأن متابعة الانقاذ كانت تشكل غلطة عسكرية . وفي ١٧ ايلول (اغسطس) الساعة ١٢,٢٢ هاجمت طائرات مائية بالقنابل الغوّاصة يو - ٥٠٦ التي كان يوجد على ظهرها ١٤٢ ناجياً من الغرق منهم نساء واطفال . ولحسن الحظ ، كانت اليقظة جيّدة . وكانت الغوّاصة قد اصبحت الآن على عمق ٦٠ مترا عندما انفجرت القنابل الثلاث .

وفي نهار ١٧ لم تظهر اية نجدة انكليزية ولكن حضرت السفينتان الحربيتان الفرنسيتان « غلوار Gloire » و« انّميت Annamite » الى الموعد وحمّلت الغرقى .

وحسب رواية الايطاليين ، اغلق البريطانيون ابواب الحُجيرة حيث

كان الاسرى موجودين في لحظة النسف ومنعوهم ، بقوّة اسلحتهم ، من الصعود في الزوارق . وهذا ما يفسرِّ الرقم الصغير من الناجين الايطاليين .

ولقد علّمتني عملية الانقاذ هذه الخطرة ، بأنه لم يكن يجوز لي مطلقاً ان اكررها ثانية معرضاً من جديد سلامة الغوّاصات وطواقمها للخطر . وكان يجب من الآن فصاعداً توقّع وصول طائرات والتصرّف حسب المقتضى .

وامتلأ سجل عملياتي من ٢ الى ١٢ ايلول (سبتمبر) يعني مباشرة قبل حادث « لاكونيا » هذا ، بتقارير تشير الى هجمات ودمار مُنجز بالطائرات في كل القطاعات . ولم اكن قد توقفت عن الإقرار للقبـاطنة بـأن الخطر الجوّي لا يمكن ابدا ان يؤخذ على محمل الجدّ اكثر مما ينبغي ومع ذلك عن التأكّد من انهم لم يكونوا يحسبون حسابه كثيرا . وكانوا يظنون انفسهم في امان كلّي بقدر الوقت الطويل الذي لم تكن فيه اية طائرة في متناول النظر ، وكان يتبينّ لهم ، عندما كانت تظهر واحدة منها ، ان وضعهم كان قد اصبح الآن ميؤوساً منه . فلإنزال مـلاك البرج والاختفـاء تحت الماء كـان يلزم دقيقة ، الوقت الذي في غضونه كانت الطائرة تقطع على الأقل ٦٠٠٠ متر . اذاً ، كان من الضروري اكتشافها عـلى الأقل عـلى هذه المسـافة ليكـون الغطس له معنى بعد .

ولكن كي تكون الغوّاصة بمنأى عن القنابل كان يجب ايضا بلوغ عمق كاف . وبشكل آخر ، كان من الضروري اكتشاف الطائرة عند اقصى مدى الرؤية . وبالتالي كان ينبغي على الغوّاصة البقاء في حالة الاستنفار والسير بأقصى سرعة ممكنة لكي تقصّر المدّة الزمنية للقيام بالغطس وعدم الاحتفاظ في البرج الاّ بملاك الحراسة من اجل عدم تأخير النزول الى الداخل .

كان لا يمكن تنفيذ هذه الشروط الاّ في الجوّ الصاحي والسماء الصافية . ولم تكن ممكنة في الجوّ الغائم وكذلـك في اثناء عمليـة انقاذ حيث كـانت الغوّاصة توجد متوقفة وقسم كبير من رجالها على سطحها لمساعدة الغرقى . اذاً ، كانت تحت رحمة اية طائرة . اذاً كان تكرار عملية « لاكونيا » يعادل

انتحارا ، ولم تكن تعليماتي السابقة تنطبق مطلقاً .

وفي ١٧ أيلول (سبتمبر) في الساعة ١٩,٠٣ ارسلت لي الغوّاصة يو-٥٠٧ التي كانت قد قُصفت قبل قليل ، برقية جديدة :

« ١٧ - ٩ الساعة ١٩,٣٠ . سلمت الايطاليين الى « أنميت Annamite » . ربان « لاكونيا » وضباط انكليز آخرون على ظهر الغوّاصة . تركت سبعة زوارق كانت تحتوي حوالى ٣٣٠ إنكليزيا وبولونيا منهم ١٥ امرأة و١٦ طفلا في المربع « ف . اي ٩٦١٢ FE 9612 » . وكنت قد أنمتُ النساء والأطفال طوال ليلة على ظهر الغوّاصة ، وكانَ كل غريق قد تلقى وجبة طعام ومشروبات ساخنة وملابسا ، وعلاجا طبيا في النطاق الذي كان ضروريا . اربعة زوارق اخرى على مرساة عائمة في المربع « ف . اي ٩,٦١٩ FE 9.619 » . واعطيت هذين الوضعين للـ « غلوار Gloire » ، التي كانت قد انطلقت في الحال في اتجاهها .

كان ذلك تصرفاً موافقا لأهم تقليد للبحر ولكن لم يكن ممكنا مطلقا تحمّل مسؤولية متابعته دون التعرّض لأجسم المخاطر . وكنت قد جازفت بغوّاصاتي من اجل انقاذ الغرقى في حين ان العدو لم يكن يتردد في التضحية بحياة مواطنيه لتدمير غوّاصات المانية في اثناء انقاذ مواطنيهم . وكان الواجب يأمرني باعطاء الاوامر لمنع تكرار اعمال مشابهة بتجريد القباطنة من حرية الحكم بأنفسهم اذا كان الخطر الجوّي يسمح لهم او لا يسمح باتخاذ هذا الموقف الانساني . وكان يتوجب عليّ ان اشدّد على التناقض الذي كان موجودا ما بين تدمير السفن مع طواقمها المعتبرين محاربين ومحاولة انقاذ هذه الطواقم نفسها مع تعريض الغوّاصة لمخاطر جسيمة بعكس المبادىء المسلم بها من كل الأمم .

وكون تدمير طواقم السفن التجارية هدفا ممكنا تبريره بذاته كان أي شكّ بهذا الصدد لا يمكن ان يستمر . وكانت هذه السفن تحمل مدافع وقنابل الاعماق وكان بحارتها مدربين على قتال الغوّاصات بمساعدة رجال

مُختارين من البحرية العسكرية . واخيراً انهم كانوا مندمجين كلياً في التنظيم العسكري للعدو .

ولهذه الاسباب تلقى القباطنة في ١٧ ايلول (سبتمبر) الحظر التالي حيث كانت كلمات « تدمير السفن والطواقم العدوّة » تنطبق على السفن وعلى الرجال الموجودين على ظهرها :

« من الآن فصاعدا تُمنع محاولة انقاذ البشر الموجودين على ظهر سفينة منسوفة ، ويُمنع انتشال الرجال من الماء لايصالهم الى زورق انقاذ ، واصلاح الزوارق المنقلبة وتخليص المؤونة والماء . فالانقاذ متناقض مع المبدأ الأكثر اوّلية للحرب التي تأمر بتدمير السفن والطواقم العدوّة » .

واعلن المتَّهم البريطاني في محكمة « نورمبرغ » بأن هذا الامر كان يتعلّق بأمر يقضي بقتل الغرقى عمداً . مع ذلك ، لم تُجمع المحكمة العسكرية المؤلفة من ممثلي اربع امم منتصرة على وجهة النظر هذه . ولم تُدان بهذه التهمة لا انا شخصيا ولا الغوّاصات .

وكانت الغوّاصات الالمانية قد نفّذت عدة آلاف من الأعمال الحربية . وفي حالة واحدة هاجم قبطان عمداً الغرقى - يتعلّق الامر بالنقيب البحري « ايك Eck » قبطان الغوّاصة يو - ٥٨٢ - بعد ان كان قد اغرق سفينة شحن اراد اخفاءها بالمدفع ، كون الحطام قد بقي على سطح الماء ولتجنّب اكتشافه من قبل الطائرات التي من جراء ذلك تكتشف وجود الغوّاصة . واوصله هذا القلق الامني بعيدا اكثر مما ينبغي ، لأنه اثناء الرمي على الحطام لم يبدِ اي انتباه للناجين من الغرق .

وأُغرقت بالقنابل الغوّاصة يو - ٥٨٢ ذاتها في اثناء تلك الرحلة البحرية . ورشّت طائرة الطوافات المملوءة بالهواء المضغوط والتي كان يوجد عليها عدّة جرحى .

ولقد حكم مجلس حربي بريطاني على النقيب البحري « ايك » وعلى

ضباطه بالاعدام ، وأُعدموا رميا بالرصاص في ٣٠ تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٤٥ .

ولقد علمت بهذه الأعمال فقط في نورمبرغ . ولم أُقرّ تصرّف القبطان لأنه حتى في زمن الحرب ينبغي الاّ تنتهك القوانين الاخلاقية . ولكن اعلنت بعد استجوابي :

« مع ذلك ، اريد ان اشدّد على ان النقيب البحري « ايك » كان قد وُجد امام قرار صعب جداً . وكان يتحمّل مسؤولية غوّاصته وطاقمه وهذه مسؤولية صعبة جداً في زمن الحرب - اما بالنسبة لحجته بالتصرف ، كذلك ، يعني خوفه من ان يُكتشف ويُدمّر اذا لم يكن قد فعله ، لم تكن بدون اساس ربما انه ، كما اعتقد ، كانت اربع غوّاصات قد هوجمت بالقنابل في تلك الحقبة في المنطقة نفسها - اما بالنسبة لحجته بالتصرف هكذا ، قلت ، كان مجلس حربي الماني ، بلا ريب ، سيحسب حسابها . وكون الحرب قد انتهت ، فالامور تُرى بشكل آخر ، واعتقد ، بأنه لا يشعر المرء مطلقا بمسؤولية كبيرة كتلك التي اثقلت هذا القبطان البائس .

أغرقت الطائرات الغوّاصات الثلاث التي كانت قد شاركت في انقاذ غرقى « لاكونيا » ، مع كل طاقمها في اثناء رحلتها البحرية التالية . ولم يكن باستطاعة أي شيء ان يبيّن بشكل افضل من ان الأمر المعطى من قبلي كان صائبا .

ونشرت الدعاية العدوّة في العالم قاطبة تهمة الانكليز هذه ، بأنني كنت قد امرت بذبح طواقم السفن المنسوفة عمدا ، ولكن لغاية هذا اليوم ، بُذل جهد لعدم اسماع الرأي العام العالمي بأن محكمة نورمبرغ العسكرية المؤلفة من امريكان وانكليز وفرنسيين وروس ، قد رفضت ان تقرّ عنصر الاتهام هذا ، وبأن الغوّاصات الالمانية وقائدها كان لا يمكن ادانتهم بسبب حرب الغوّاصات ولم يدانوا في الواقع .

الفصل العاشر

اصبحت قائد البحرية
موقفي ازاء الوطنية ـ الاشتراكية وعلاقاتي مع هتلر

في منتصف كانون الثاني (يناير) ١٩٤٣ اتصل بي هاتفيا « القائد الأعلى للبحرية ريدر Grand-Amiral Rœder » في مركز قيادتي في باريس . وبلّغني بأنه كان ينوي التقاعد واقتراح الفريق اول بحري « كارل Carls » او انا لخلافته . وكان قد طلب مني ان ابلّغه في غضون اربع وعشرين ساعة ما اذا كانت حالتي الصحّية تسمح لي بالاضطلاع بمثل هذه الواجبات .

لقد فوجئت تماماً . وكنت اجهل انه يريد الاعتزال وان خلافاً بشأن استخدام السفن العائمة الكبيرة ضد المواكب الشمالية قد عارضه مع هتلر في نهاية كانون الأول (ديسمبر) ١٩٤٢ . وكون النتائج التي كان هتلر يعتمد عليها لم تتحقق ، كان قد امر بنزع سلاح كل هذه السفن الكبيرة لأنها لم تكن تتمتع بعد بقيمة عسكرية . وكان « القائد الأعلى للبحرية ريدر Grand-Amiral » قد اعترض على هذا الامر وكون هتلر قد رفض الغاءه ، قدّم استقالته . ولقد كان هتلر مدهوشاً وغاضباً وحاول في بادىء الأمر ان يثني القائد الأعلى للبحرية عن هذا القرار واخيرا قَبل .

وبعد اربع وعشرين ساعة من محادثتنا الهاتفية ابلغت « ريدر » انه من وجهة النظر الصحيّة ، كنت قادراً على استلام القيادة العامة للبحرية .

فاقترح « ريدر » اسم « الجنرال دميرال كارل Carls Général Dmiral » واسمي . « وكون هتلر كان قد اعلن ان الغوّاصين وحدهم كانوا

يهمونه من الآن فصاعداً ، كان من الطبيعي ان يختار « دونيتز »[1] .

هذا هو السبب الذي رجّح الكفة لصالحي . وربما كان هتلر يعتقد انه قد يجد فيّ حليفاً في مسألة نزع سلاح السفن العائمة الكبيرة .

وحتى ذلك الحين لم يكن قد حصل لي اي اتصال شخصي معه خارج مناسبات الخدمة حيث التقيته مثلا في بدء الرحلة البحرية ونهايتها لـ « إيمدين Emden » وفي اثناء الاجتماعات التي كانت تحضرها شخصيات عسكرية اخرى ، وكان ذلك قد حصل تسع مرّات ما بين ١٩٣٤ و١٩٤٢ ، وفي كل حالة كنت اتلقى الأمر بالمشاركة فيها من قائد البحرية .

وبحكم واجبات عملي الجديدة ، كنت مدعواً لإجراء اتصالات متكرّرة معه بما انه كان في الوقت نفسه القائد الأعلى للقوات المسلّحة ورئيس الدولة ، وقبل ان اروي ما كانته هذه اللقاءات ، بودي ان اعرّف موقفي ازاء الوطنية ـ الاشتراكية .

انا من اصل بروسي . ولقد زاول اجدادي في غضون قرون الحقوق الاقطاعية والقضائية الوراثية في مؤسسات « الألب Elbe » الجرمانية القديمة عند مُلتقى « السال Saale » . وانجبت هذه العائلة الريفية فيما بعد قساوسة انجيليين وضباطاً ورجال علم .

ويشكل التاريخ البروسي ، وبشكل خاص صورة « الشيخ فريتز Vieux Fritz » وحروب الحريّة ، والتعليم المهيمن في طفولتي . وفي حداثتي كنت اعرف ان ابي كان سيمزّق ارباً دقيقة كما كان يقول من اجل « الملك العجوز غليوم Vieux Roi Guillaume » الامبراطور غليوم الأول . وكان يهيمن في بيتنا ليس الفكر الفردي بل الفكر المتّحد البروسي . وعندما اصبحت ضابطاً كانت الطاعة بالنسبة لي طبيعية جدا . وكنت آخذ عن اهلي مفهوم اولوية الواجب . وفي العام ١٩١٢ كنت قد ابحرت

(١) الفريق اول بحري « ريدر » حياتي .

على ظهر « بريسلو Breslau » الى الخارج . ولقد مارست هذه الحقبة تأثيراً كبيراً عليّ معزّزة وطنيتي . ومن بعيد كنت ارى المانيا بكل بعدها الشامل وأثناء مقارنتها بالأمم الأخرى لم اكن اكتشف نقائصها الداخلية .

لقد آلمتني هزيمة ١٩١٨ بشدّة ، مثل كل الماني كان يحب بلده .

وكان يبدو لي من المسلم به أنه ينبغي على ضباط البحرية ما بعد الحرب ، ان يبقوا بعيداً عن كل حركة سياسية . وكانت هذه هي الطريقة الوحيدة لتأدية مهمتنا ولخدمة الشعب والنظام الذي كان قد اعطاه لنفسه .

اذاً ، كان من الطبيعي الاّ يتمتع العسكريون بحق الاقتراع . وكان سابقاً يتوجّب علينا العمل بما فيه الكفاية . مع ذلك كنا نؤيّد التيارات الوطنية لتلك الحقبة . وكانت تبدو لنا مشاركة بالمبدأ نفسه الذي كان يحرّكنا . فكيف لنا ان نتحرّر من القيود المفروضة بمعاهدة « فرساي Versailles » ونستعيد مركزاً بحقوق متساوية في عصبة الأمم ، اذا لم نتذكّر الفضائل : حب الوطن والنظام ، والاخلاص للواجب ، والتي اليها كان يعود مجد بروسيا والمانيا ، واذا لم نغذّ الشعور ، الواضح جداً ، بالعيش في جماعة حيث كان كل فرد مرتبط بالآخر في السراء والضراء ؟

الحقت بقيادة الاركان العامة للبحرية في برلين من ١٩٢٤ الى ١٩٢٧ . وبدأت آنذاك اكنّ احتراماً كليّا لقائدنا الفريق اول بحري « زينكر Zenker » ولوزير « الرايخوير جيسّلر Reichswehr Gessler » . ومن ضمن صلاحياتي كان عليّ الاهتمام بحوادث السياسة الداخلية المتعلّقة بالبحرية وبالهجمات الموجّهة ضدها ، مسائل كانت قد عولجت معاً فيما بعد من اجل الجيش والبحرية من قبل الشعبة التي كان يقودها الفريق اول المقبل « فون سلايشير Von Schleicher » . وكنت اهتمّ ايضاً بالشؤون المتعلّقة بحفظ النظام وبتطبيق القضاء العسكري .

وجعلني ذلك اتصل « بالرايخشتاغ Reichstag » ومحاكمه . لم

استحسن التناثر السياسي والتضحيات المتكرّرة بالمصلحة العامة لمصلحة الاحزاب ، والمناقشات اللامتناهية المستلهمة من الهموم الانتخابية . وكانت طريقة عرض المسائل العسكرية تكتسي اهمية رئيسية . وكنت سأفضّل كثيرا الانحياز ، باختصار ووضوح ، كما كان يحثّني على ذلك كل تكوّني « ولكن لم يكن بالامكان ان يجري الحديث عن ذلك Mais il ne pouvait eu être question » .

ومن العام ١٩٣٠ الى ١٩٣٤ اصبحت نائب قائد الاركان للمركز البحري[1] لبحر الشمال . وفي غضون السنة الأولى كان قائد الاركان اذاً رئيسي المباشر ، العقيد البحري « كاناري Canaris » الذي كان مزاجه جوهرياً ، سياسياً . وكنا نقول آنذاك بأنه كان يضلّل عدة اشخاص ولم نكن نخطىء .

ومن ضمن صلاحياتي كان عليّ اتخاذ الاجراءات للتطبيق في حال « الاضطرابات الداخلية » في المركز .

ذلك كان الزمن الذي تفتّتت فيه الاحزاب الرئيسية كثيرا . فإثر انتخابات « الرايخشتاغ » ١٤ ايلول (سبتمبر) ١٩٣٠ اصبح « الحزب الوطني الاشتراكي NSDAP » الحزب الثاني حسب الأهمية . ومن بعده كان يأتي الشيوعيون مع اربعة ملايين ونصف من الاصوات و٧٦ منتخبا . وفي تموز (يوليو) وتشرين الأول (اكتوبر) اصبح الحزب الوطني الاشتراكي الحزب الأول . وحافظ الشيوعيون على المرتبة الثالثة ولكنهم كسبوا اصواتا وحصلوا على التوالي على ٨٩ و١٠٠ منتخب .

وكان آنذاك قتال الشوارع بين اليمين واليسار حيث كان يقع قتلى وجرحى كثيراً . وكانت الاضطرابات تنذر بالاتساع . وكانت مسألة تدخّل « الرايخوير » المستمر والقلق الدائم على حفظ منشآته وبشكل اكثر خصوصية مخازن اسلحته ضد الهجمات ، تشغلان تقريباً باستمرار قيادة

(١) معادل لمقرّ منطقة بحريتنا (م) (الى الفرنسية) .

اركان الجيش والبحرية وبالتالي انا بالذات . وكنا ندعى دائماً الى برلين للاجتماعات التي كانت تعقد في وزارة « الرايخوير » . وكانت برئاسة العقيد « فون بريدوا Von Bredow » رئيس « الويرمشتبتيلونغ Wehrmachtablteilung » بامرة الجنرال « فون سليشير Von Schleicher » . وكانت فكرتها الرئيسية ضرورة التدخّل ضد احزاب اقصى اليمين او اليسار هذا يعني ضد « الحزب الوطني الاشتراكي » والحزب الشيوعي ، الامر الذي فرض قتالا ضد غالبية الشعب الالماني . وفي تشرين الثاني (نوفمبر) عندما قرّر المستشار « فون بابين Von Papen » تدارك الاحداث بحلّ الحزبين اعتقدت قيادة « الرايخوير » بأنه كان سينتج عن ذلك حرب اهلية . ولكن لم يكن بالامكان ان يجري الحديث عن مواصلتها ضد الجانبين معاً لنقص الوسائل . ولقد اعلم الجنرال « سليشير » حكومة « فون بابين » بذلك .

وكان اعتبار آخر يفرض نفسه : كان الحزب الشيوعي يستمرّ في كسب اصوات . وفي حال وصوله الى السلطة كانت المانيا ستنتقل الى الشيوعية . وكان وجود الحزب الاشتراكي الوطني فقط قد منعه ، في غضون السنوات السابقة من ان يصبح الحزب الأول، الحالة التي كان فيها سيستولي على السلطة ، على الأرجح بثورة دموية . ولم تكن الاحزاب البرجوازية والحكومة الديموقراطية لسنوات العشرين قد توصّلت الى ايقاف انتشاره . ولعدم مقدرة « الرايخوير » على قتال اليمين واليسار معاً توجّب عليه الاختيار . بالطبع لم يكن من الممكن وقوع هذا الاختيار على الأممية الشيوعية . لذلك تقبل اخيراً بلوغ « هتلر » مهام المستشار .

كان « هتلر » يطالب في اجتماعات « الحزب الاشتراكي الوطني » . من جملة امور اخرى ، بنهاية صراع الطبقات وبمجيء اشتراكية جديدة وبالتحرّر السياسي ازاء الاجانب ، وبتحالف للقوى للوصول الى انهاء البطالة وبناء دولة منظّمة وسليمة . كان كل الماني يمكنه التصفيق لمثل هذا البرنامج اذا كان يحبّ وطنه واذا كان يتألم من التبعية للاجانب ومن وضع

المانيا الاقتصادي الميؤوس منه . وكانت الاهداف المعروضة من قبل « هتلر » تستجيب لطبيعة الجندي المنشأ على تأدية واجبه وعلى خدمة مجموع الشعب . وشخصيا كنت اعتقد ان المانيا كانت تسلك السبيل الصالح .

وفي غضون النصف الأول من العام ١٩٣٣ قمت برحلة ابحاث الى جزر الهند النرلندية ، وسوماطرا ، و« يافا Java » و« بالي Bali » وكذلك الى سيلان والى الهند الامامية . وكانت تلك هبة ممنوحة كل سنة من قبل الرئيس « فون هندنبورغ Von Hindemburg » لضابط من « الرايخوير » .

وبعد عودتي الى المانيا اتخذت العلاقات بين البحرية والـ« S.A » منعطفا معاكسا في المركز البحري لبحر الشمال . وكانت الـ « S.A » تطالب بصلاحيات عائدة قانونيا « للويرمشت Wehrmacht » . وكان الفريق اول بحري « اوتو شولتز Otto Schulze » ، حامل وسام الاستحقاق « برتبة فارس » وقائد المركز قد قام بعدة محادثات بهذا الشأن مع البارون « فون شورليمير Von Schorlemer » القائد المحلّي للـ «S.A» ولكنها لم تُحدث تقدماً . وبالعكس علمنا انه في حال محاولة انقلاب من اجل استلام السلطة كان قائد «S.A» الـ « ويلهيلمهافن Wilhelmhaven » ينوي من البدء وضع الفريق اول بحري « شولتز » ورئيس قيادة اركانه ونائبه يعني انا ، في بيوتهم « لشلّ قدرتهم على الضرر » . وكانت اجراءات اخرى متوقّعة في اماكن اخرى .

اذاً ، اعتبر « الويرمشت » قمع عصيان « الرون Röhm » المسلح كضرورة باتجاه تثبيت واعادة الهدوء الداخلي . ولم نعلم في قيادة اركان المركز بالاغتيالات الفظيعة المرتكبة في هذه المناسبة الاّ ما قالته عن ذلك الصحف . وكان رأينا متأثراً بشدة بتصريح الحكومة الذي وفقه كانت كل الاجراءات المتّخذة لقمع العصيان المسلح تُبرّر بـ « ضرورة للمصلحة العامة » .

وفي تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٣٤ ابحرت مع الطراد « ايمدين

Emden » في رحلة بحرية دامت لغاية صيف ١٩٣٥ واوصلتني الى المحيط الهندي عبر رأس الرجاء الصالح . وكان لديّ انطباع بأن نفوذ المانيا كان قد تنامى كثيراً بالنسبة لصيف ١٩٣٣ . واصبح ذلك ظاهرا بعد استفتاء « سرّوا Sarrois » العام المنجز تحت اشراف دولي والذي اعطى اغلبية ساحقة لصالح الانضمام لالمانيا .

وكانت سابقا العلاقات مع البحرية والسلطات البريطانية مثلاً في مدينة « الرأس Cap » جليّة ولكن متحفّظة ، تغيّر ذلك بشكل واضح بدءاً من مطلع ١٩٣٥ .

واذا صرّح لي بحضور ضباطه فريق اول بحري انكليزي مستاء من الاجراءات المتخذة من قبل حكومته « نريد هتلر We Want a Hitler » واذا كانت الدعوات الانكليزية تنهمر على قبطان « الايمدين » ذلك كان ، بوضوح ، نتيجة لزيادة نفوذ المانيا . وساهمت بهذا التطوّر إعادة الخدمة العسكرية الالزامية في ١٦ آذار (مارس) ١٩٣٥ التي علمت بها كذلك في الخارج .

وبعد عودتي ، استوعبتُ كلياً بالمهمة غير المنتظرة من قبلي وهي اعادة بناء اسطول الغوّاصات . بلا شك احسست بفرح وكبرياء مثل جماهير الشعب الالماني الغفيرة ، بصعود بلادنا الجلي جدا ، منذ وصول « هتلر » الى السلطة . وكان كثيرون قد اعتقدوا حينذاك ، انه كان سيفشل مثل الحكومات السابقة . ولم يحدث ذلك .

لقد كان عدد العاطلين عن العمل في كانون الثاني (يناير) ١٩٣٣ يتخطّى ستة ملايين . وكانت البطالة قد اختفت . ولم يكن صراع الطبقات الذي كان قد مزّق الامة محسوسا بعد . وكان اعلان آداب العمل والفكرة بأن كل فرد كان يفتخر باتمام مهامه بشرف مهما كانت ، قد ساهمت بشكل محسوس باعادة الوحدة . وكان الضباط يلاحظون تغييرا واضحا في عقلية الشغيلة . ففي غضون السنوات السابقة لم يكن ابداً يسرّنا السير باللباس

العسكري في ورش السفن او المنشآت الصناعية . وكـان العمّال يتبنّـون موقفاً متحفّظاً او عدائياً صراحة بصددنا . ولم يكن بعد الامـر كذلـك . فكانوا يظهرون من الآن فصاعداً منفتحـين ووديين عـلى انفراد وحتى في مجموعة .

وكانت عبارة « يا سيّد خلّصنا ! » متكررة ومحفورة على آثـار الحرب العالمية الأولى . وكنا قد أنقذنا . استفتاء « السّار Sarre » واعادة الخدمة العسكرية واعادة احتلال « ريناتيا Rhénanie » والاستيلاء على النمسا وعلى ارض « السـوديت Sudètes » وكذلـك انتصارات عـظيمة في السيـاسـة الخارجية . أي مواطن ، اي جنديّ كان قد نكـر رضاه امـام مثل هـذا الانهاض بعد سنين من الاهانة والبؤس ؟ فالرايخ الأكبر المـوحّد ، حلم اجدادنا ، كان قد اصبح واقعا .

ولغاية خريف ١٩٣٨ كنت عملياً اجهل كل شيء عن الوجه الآخر للوطنية ـ الاشتراكية . ولم يكن للبحرية المبحرة اية علاقـة مع منـظمات الحزب الامر الذي كان يزيل كل امكانية للخلافات . وشخصياً لم اكن قد تعرّفت على « هيسّ Hess » الاّ في العام ١٩٤٠وعلى «غورينغ Gœring» الاّ في العام ١٩٤١ و« هيملير Himmler » الاّ في إلعام ١٩٤٣ .

لقد رفض الضباط صراحة المضايقات ضد اليهود والتي بلغت ذروتها فيما سُمّي بـ « ليلة البلّور Nuit de Cristal » . وفي صباح ٩ تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٣٨ قصدت رئيسي الفريق اول بحري « بوم Bœhm » قائد الاسطول لأبلّغه بـأنه كـانت هيئة من الضبـاط جديـرة بالاحتـرام تلتزم بالاعتراض على مثل هذه الأعمال ، وطلبت منه نقل هذا الموقف الى قائد البحرية ليؤكّد لهذا الاخير وقوف الجبهة معه اذا كان يقرّر التدخّل لـدى الحكومة ، كما لم اكن اشكّ بذلك . وكنت اتكلم باسمي الشخصي وباسم كل ضباط الغوّاصات . واجرى النقيب البحري « لوتجين Lutjen » قائد « النسّافات Torpilleurs » (الذي كان ينبغي اختفاؤه مع « البيسمـارك

Bismarck ») الاجراء نفسه . وكنت قد علمت من مذكّرات القائد الأعلى للبحرية « ريدر Reader » ان قائد الاسطول قد نقل فعلاً احتجاجاتنا لقائد البحرية .

وبدأت تقلقني تطوّرات الاحداث ، خاصة ، بعد احتلال « تشيكوسلوفاكيا » في ١٥ آذار (مارس) ١٩٣٥ . وكنت اقدّر الخطر الجسيم جداً الذي كانت الحرب مع الانكليز ستعرّضنا له . ولقد ورد في الفصل الرابع ، ما الذي فعلته في هذا الصدد .

وفي اثناء الاشهر الاخيرة للسلم ، تساءلت ، مع الشكّ بذلك اكثر فأكثر ، اذا ما كانت ادارتنا السياسية تفهم جيّدا العقلية البريطانية ولكنني استمررت في الثقة بأن « هتلر » ما كان سيتهاون في اية حالة ، في الانجرار في حرب ضد القوى الغربية . وتلقيت بأكبر شك الخبر الذي وفقه ، كان الهجوم على « بولونيا » محتوما زوراً ، واذا لم يفاجئني هذا الهجوم الّا ان إعلان الحرب من قبل انكلترا وفرنسا قد آلمني بعمق .

ولكن امام الامر الواقع اتخذت موقفاً واضحاً وحاسما جدا . كنت جندياً ، ومن الآن فصاعداً كانت مسألة واحدة تُحسب : القتال ضد العدو الخارجي . وبقدر ما سيكون السلاح الذي كان تابعاً لي متماسكاً معنويا بقدر ما سيكون قادرا على القتال . كان هذا التماسك يتطلّب الالتحام بدون تحفّظ بحكومة الوطن في حرب . وكان كل اختلاف في هذا الصدد سيضعفنا وسيشكل فائدة عسكرية للعدو . كان واجبي مثل واجب كل الجنود ، عمل كل ما سيصبح باستطاعتي للمساعدة في كسب هذه الحرب . وكان ذلك يتطلّب في المركز الذي كنت اشغله ، تحقيق الوحدة بين الدولة والقوّات المسلّحة ، ولا يستطيع قائد عسكري تأدية مهمته تماما اذا كان عليه بالاضافة للقتال الخارجي ، الانشغال ايضا بالاوضاع الداخلية ، حتى بدون الكلام عن الدخول في صراع مع الادارة السياسية . وسأستأنف الحديث عن ذلك في الفصل المخصّص لـ ٢٠ تموز (يوليو) .

وفي كانون الثاني (يناير) ١٩٤٣ عندما عُيِّنت في قيادة البحرية عرفت تماما اهمية المسؤوليات المُضطلع بها آنذاك من قبلي . ولم يتغيّر موقفي الجوهري ، في معرفة انني كجندي ، كان عليّ واجب وحيد : القتال بكل قواي ضد العدو الخارجي .

وتطلب كل امة هذا الموقف من جانب جنودها وتلزمهم به بأقوى شكل التزام : القسم . ولا يقبل هذا الواجب ايّ تعريض للشبهة . ويبقى هو نفسه عندما يصبح الوضع العسكري ميؤوسا منه . وبالنسبة للدولة، فإن السماح لجنودها بعدم المقاومة بكل قواهم عندما يكون هذا الوضع غير ملائم او ميؤوس منه او ترك حرية التقرير لكل فرد منهم اذا كانت هذه الحالة جيّدة ، يعني زعزعة اسس وجودها بالذات .

لا يُطلب من الجيش متى ، وضد مَنْ ينبغي عليه ان يقاتل . يرجع ذلك للإدارة السياسية التي تتمتع بالاولوية في هذا المجال والتي ينبغي عليها كذلك تقرير اللحظة التي يناسب فيها ايقاف الحرب . وعلى قائد السلاح ابلاغ الادارة السياسية حول الوضع العسكري في حدود اختصاصه وكذلك القول لها ، ما اذا كان برأيه ، بامكان القتال بعد ان ينتهي نهاية ظافرة . لم اكن اتوقف عن إعلام « هتلر » بآفاق الحرب في البحر . ولكن لم أُعلن له ، في أي وقت ولا متى بعد الهزيمة الثابتة لحرب الغوّاصات في اثناء صيف ١٩٤٣ ان الحرب كانت عسكرياً قد خُسرت وانه كان يتوجّب ابرام معاهدة صلح . ففي قناعتي أن أعداءنا لن يقبلوا حتى مفاوضين في هذا الصدد ، كنت اعتقد أن مثل هذا التصريح عديم الجدوى تماما .

لقد دخلت انكلترا الحرب في عام ١٩٣٩ لأن المانيا المتحدة مع النمسا والصائرة قويّة ، كانت تُهدّد مصالحها السياسية والاقتصادية . وكان « فولر Fuller » المؤرّخ الانكليزي قد عبّر عن ذلك بوضوح في كتابه الحرب العالمية الثانية : كانت حجّة الحكومة البريطانية الحقيقية « ان غريزة البقاء عند بريطانيا العظمى كانت تأمرها بالتشبّث بطريقتها التقليدية في التفكير والتي

وفقها كانت السياسة وطرق العيش والمالية والتجارة الالمانية متناقضة مع المصالح البريطانية المقابلة ، وانه بالتساهل معها ، كانت ستقود الى بناء هيمنة المانية في اوروبا » . فكان الامر يتعلّق بتدمير هذه القوّة السياسية والاقتصادية لالمانيا ، فهو هدف ساندته الولايات المتحدة وبالغت فيه .

غير ان الانكلو- امريكيين اعلنوا فقط الهدف الاخلاقي « للحرب الصليبية » ضد الوطنية ـ الاشتراكية وضد « هتلر » . وليكن هذا الهدف غير رئيسي ولكن ليكن القتال قبل كل شيء موجّها ضد الشعب الالماني وطاقته الصناعية ، وكانت سنوات ما بعد ١٩٤٥ قد ابانت ذلك جيداً عندما كان « هتلر » قد مات والوطنية ـ الاشتراكية قد حُذفت وكذلك عندما كان الأول والأخرى قد فقدا كل صدى في البلاد . ولكن لم تكن هذه النتيجة الاخيرة قد اقتضتها مختلف الاجراءات المتّخذة من قبل الحلفاء انها نتجت من ان الالمان كانوا قد عرفوا في هذا الوقت الجرائم المرتكبة من قبل النظام .

وكذلك يقول « فولر » من عهد « تودور Tudor » الى عام ١٩١٤ كانت السياسة البريطانية ترتكز على التمسّك بالتوازن ، يعني المحافظة على امم القارة مقسّمة بخصوماتها ، وتحقيق نوع من المساواة بينها . وكان دور التساوي هذا يُعيّن آليا العدو . ولم تكن تلك هي الامة المتمتعة بأسوأ سمعة بل تلك هي التي كانت سياستها اكثر من اي امة اخرى ، تُهدِّد بريطانيا العظمى او الامبراطورية » . .

وفي عام ١٩٤٣ قرّر « روزسفلت Roosevelt » و« تشرشل Churchill » في مؤتمر « كازابلانكا Casablanca » متابعة الحرب حتى « الاستسلام غير المشروط » لالمانيا واليابان . ووافقت الحكومتان البريطانية والامريكية . وكان ذلك يعني انه في حال الهزيمة كنا سوف لن نستطيع الاحتجاج بأي حقّ ولكن كنا سنصبح تحت رحمة المنتصرين كليا . وما كان يعنيه ذلك ، كان يبيّنه جيّدا طلب « ستالين Staline » الواضح في

مؤتمر طهران في نهاية تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٤٣ : كان يطلب على اي حال ، ارسال اربعة ملايين من الالمان الى روسيا للخدمة فيها كيد عاملة في غضون عدة سنوات . وكذلك كانت « خطّة مورجانتو Morgenthau » الموافق عليها من قبل « روزسفلت » و« تشرشل » في مؤتمر « كيبيك Québec » في ايلول (سبتمبر) ١٩٤٤ تقضي بتدمير كل صناعة مناجم المانيا التي كانت ستصبح « مرعى كبيرا » . وكانت الفكرة التي كان قد غذّاها في عام ١٩٤٤ بعض كبار القادة العسكريين مثل « روميل Rommel » والتي بمقتضاها كان يجب عقد معاهدة صلح مع القوى الغربية لقذف كل قوّاتنا ضد الشرق ، ينقصها الاساس الواقعي . فالانكلو-امريكيون لم يقبلوا مطلقا مثل هذا العرض .

وبحكم موقف « روزسفلت » نحو « ستالين » ، وروسيا السوفياتية ، مثلا قناعته الخاطئة بأنه كان سيحتاج لهذه الاخيرة ليتغلّب على اليابان كان الفصل بين الانكلو - ساكسون والروس غير معقول . وبالتالي لم يَكن بوسع اية حكومة المانية في صيف ١٩٤٤ ان تعرض الّا الاستسلام غير المشروط حتى « لستالين » . وكان مثل هذا الاستسلام يعني توقُّف الاعمال الحربية على كل الجبهات وفسح المجال للاسر (Passage en Captivité) . اذاً كان سينبغي على هذه الحكومة ان تسلِّم « ستالين » الملايين من جنود الجبهة الشرقية المغروزين بعمق ايضا في روسيا ، يعني التضحية بهم استحالة !

امام شروط اعدائنا هذه ، كان من غير المجدي بالنسبة لقائد عسكري لم يكن يعتقد مطلقا في عام ١٩٤٣ او ١٩٤٤ بامكانية كسب الحرب أن يعلن « لهتلر » بأنه كان يجب التصالح لأنه ما كان سيستطيع عرض الّا سبيل الاستسلام غير المشروط ، المرفوض آنذاك . ومن جهة اخرى كان ذلك سيمكنه النجاح في ايقاف القتال قبل الاوان ، لأن التاريخ يعلّمنا بأن انعطافات سياسية او احداثا اخرى غير منتظرة يمكنها دائماً انقاذ وضع ميؤوس منه تقريبا .

وعليه ، حتى بعد تعييني في قيادة البحرية ، كان موقفا واحدا يبدو لي

مقبولا : الاستمرار في القتال بأفضل ما يمكن .

فلقد نقل لي القائد الاعلى للبحرية « ريدر » سلاحا كانت توطده اكثر من كل سلاح آخر ، وحدة الفكر والشعور ، اذاً الاحساس بالرفاقية والنظام . وكانت البحرية قد استخلصت الدروس من تمرّدات ١٩١٧ و١٩١٨ وكذلك من عضيان « كاب Kapp » المسلّح ، فيما كان يتعلّق بالضرورة المطلقة « للتماسك الداخلي » . وكان رؤساؤها وخاصة الفريق اول « ريدر » قد انشأوها بدءا من عام ١٩٢٨ بحيث انها تصرّفت في كل عناصرها على النحو الأكثر استحقاقا للثناء في القتال ضد اكبر قوّتين بحريتين في العالم . فلقد استلمت ميراثا صلبا وسليما تماما وكان من واجبي المحافظة عليه هكذا في غضون السنوات التالية التي كانت بلا شك ستصبح ايضا اصعب .

ودون التستّر على خطورة وصعوبات مهماتي الجديدة ، استلمتها بفرح . وكنت ارغب بأكبر امكانيات للتحرّك التي كانت تحملها لي . وفي غضون السنوات السابقة تحمّلت اكثر مما ينبغي من مفاهيم الادارة السياسية والقيادة العليا « للويرمشت » المفرطة حصراً بقاريتها . فرغم كل جهود القائد الأعلى للبحرية « ريدر » لم يكن يُعرف تماما ان انكلترا كانت تشكّل عدوّنا الرئيسي . ولم تكن البحرية قد تلقّت في الوقت المحدّد وبالنوعية المستحبة الوسائل الضرورية لتأدية مهمتها . وكنت انوي بذل جهد لتغيير هذه الظروف . ومن اجل ذلك كان يوجد سبيل واحد : التأثير شخصياً على « هتلر » . ولم تكن الملاحظات المكتوبة تكفي . ولم يكن تأثير الفريق اول بحري ، المفصول الى المقرّ العام « للفوهرر » على اهميته ، يستطيع حلّ المسائل الحاسمة . وكان الامر يتعلّق بالقائد العام في التدخّل هو شخصيا ، ليس فقط في اثناء محادثة وجيزة مع « هتلر » ، وكانت التجربة تبيّن ذلك ، بل بعمل دائم ومتواصل الى ان يحدث تأثيره . وكان يجب البقاء في حالة الاستنفار لتجنّب ردات الفعل ، وعدم التردد بالعودة باستمرار الى اعادة الكرّة الضرورية جدا . بالاضافة لذلك ، كان يجب تقديم اقتراحات

بشكل صريح ومثير وجدير بحثّ مخيّلة « هتلر » الحيويّة جدا وعدم « إثارة اعصابه » .

وكان الحصول على الوسائل التي اعتبرتها ضرورية ، يقتضي ان اكسب ثقة « هتلر » . وبدون هذه الثقة كان من المستحيل بالنسبة لي ممارسة تأثير عليه . وليعتاد التعرّف عليّ كان ينبغي عليّ الظهور غـالباً في مقـرّه العام والاقامة فيه عدة ايام من وقت لآخر . ولم اكن ارى امكانية اخرى لتثبيت موقعي بالقرب منه .

لم تكن بدايتي محظوظة بوجه خاص . وفي ٣٠ كانون الثاني (يناير) يوم استلامي لمهماتي ، تقدّمت اليه كما كان يقضي القانون فشرح لي في غضون وقت طويل جـدا لماذا كـان قد امـر بنزع سـلاح السفن الكبيرة اكتفيت بالاعلان له بأنني كنت لا املك بعد معرفة كافية بمشاكل البحرية .

وفي ٨ شباط (فبراير) قدّمت له خطة نزع السلاح التي كان يطلبها وكان سلفي قد حضّرها دون إثارة اعتراضات مباشرة .

مع ذلك ، وبسرعة جدا ، توجّب عليّ العودة الى هذه المسألة . فلم يكن نزع سلاح السفن الكبيرة هذا ، كما لاحظته اثناء درسه ، واكثر من ذلك وضعها في الخردة الذي كان يتطلّب يداً عاملة ووسائل صناعية ، يؤمن اي ربح محسوس لا في العديد ولا في العتاد . وبالمقابل كان يعرض مساوىء عسكرية وسياسية اكيدة .

اذاً ، وصلت ولنفس اسباب سلفي ، الى النتيجة بأن الامر كان خاطئا وعزمت على محادثة « هتلر » بـذلك في ٢٦ شبـاط (فبرايـر) . عرضت حُججي لعدم تأييدي هذا الامـر بالـطريقة الابسط والأكـثر ما يمكن من الاقناع وطلبت منه الغاءه . وكان قد دهش بعناء من ذلك ، لأنه لم يكن يتوقع ان يراني متّخذا هذا الموقف في حين انني لم اكن اتوقف ، في مهماتي السابقة ، عن المطالبة بمساعدة اكثر اهمية لحرب الغوّاصات . وانضمّ على مضض الى عرضي ، غاضباً ، وصرفني بدون لطف .

وبعد هذه المقابلة ، تساءلت اذا ما كانت ايامي كرئيس للبحرية لم تكن الآن قد اصبحت معدودة . غير انني لاحظت بسرعة ان مقاومتي كانت تحدث تأثيرات مختلفة تماما عن تلك التي توقعتها . ومن بعدَ عاملني « هتلر » بتهذيب ظاهر ، وذلك حتى نهاية نيسان (ابريل) ١٩٤٥ . ولم يخاطبني ابدا بخلاف ذلك ، الاّ مع التهذيب المتوجّب لمركزي ، وبحضوري لم يحتدّ ابدا ولم ينقصه حسن التصرّف .

وكما في السابق تشبّثت بمبدأ انه كان يجب كسب ثقته . فكنت اتحدث اليه دائماً بأقصى صراحة دون ان اخفي عنه اخطاء او اخفاقات البحرية . مثلا ، عرضت له ، بسرعة ودون مراوغة ، المخاوف التي كانت حرب الغوّاصات توحي لي بها . ولذلك عندما اخفقت هذه الاخيرة في ايار (مايو) ١٩٤٣ لم يوجّه لي اية كلمة لوم . وبعد قليل من ارفضاض اجتماع حول الوضع ، أبلغ بأن غوّاصة انكليزية كانت قد نسفت ، عند مخرج « الدردنيل » ناقلة نفط مهمّة خارجة من البحر الاسود للذهاب الى اليونان .

هتف غاضباً .

اجل ، تعرف الغوّاصات الانكليزية ان تتصرف في حين ان غوّاصاتنا لا تُغرق شيئا امام جبل طارق !

كنت تجاهه امام الخارطة ، في دائرة من حوالى عشرين شخصا منهم اعلى سلطات « الويرمشت » واجبت في الحال بلهجة حازمة جدا :

- سيدي « الفوهرر » ، على غوّاصاتنا ان تقاتل اكبر قوّات بحرية في العالم . ولو كان يمكنها العمل دون ردة فعل من العدو ، مثل الغوّاصات الانكليزية امام « الدردنيل » كانت ستحصل على نتائج ، على الاقل متساوية . وفي جبل طارق ، كنت قد استخدمت افضل قباطنتي في المتوسط وهم بخلاف ذلك كفؤ كالانكليز !

ولقد وقعت هذه الاجـابة الحـامية قليـلاً في صمت مطلق . واحمـرّ « هتلر » ولكن بعد بضع لحظات قال بهدوء للـ « جنرال جودل Géneral Jodl » : لنتابع ، ارجوك . . .

وغادرت حاشيته المباشرة لأذهب الى النافذة مُهانا بملاحظته . وبقيت في مركز ثانوي عند انتهاء الاجتماع . ومع ذلك اتى « هتلر » اليّ وبلهجة محبّبة جداً سـألني اذا كنت اقبل تنـاول الفطور معـه . فقبلت . استأذن بـالانصـراف من « غيـرينـغ Gering » و« كيتـل Keitel » و« جـودل Jodel » ومكث وحيدا معي .

انقل هذه الحادثة لأنها ، كما اعتقد ، كان لها نتائج مهمّة . وفيما بعد ، تجنّب « هتلر » كل هجوم ضد البحرية . وحسب الظاهر ، كان عنده قناعة بأنني كنت سأعمل كل الممكن وبأنه كان يمكنه الاعتماد عليّ . واذا كانت بعض الشخصيات تبدي اقتراحات ، وحتى انتقادات متعلّقة بالبحرية كان يجيب في الغالب :

ـ سيعمل القائد الأعلى للبحرية الضروري .

ولقد سهّل كثيراً بناء مثل هذه العلاقات ممارسة مهماتي . ولكن كلّفني كذلك انتقادات من جانب بعض الشخصيات العسكرية او السياسية .

وكان « غيرينغ » يحب نقد الاسلحة الاخرى بحضور « هتلر » وكان الفريق اول بحري « ريدر » قد قـاسى المتاعب من جـراء ذلك . واثنـاء استئذان « هتلر » بالانصراف ، قال له من اجل مساعدتي :

ـ ارجوك ، احمي البحرية وخلفي من « غيرينغ » !

وكذلك ، اكتشفت بسرعة ، ان هذا الاخير كان يجهد نفسه ليكون اول من يبلّغ « هتلر » بالاخفاقات اللاحقة بالاسلحة الاخرى وذلك غالباً بشكل مغرض . ونتج من ذلك صدامات بينه وبيني . ووقع الأكثر عنفاً ولكنه الاخير ، اثر اجتماع حول الوضع حيث اعلن « غيرينغ » منذ البداية

بأنه كانت طائرات انكليزية قد سبّبت خسائر فادحة لبعض زوارقنا السريعة في مرفأ في « المانش » . كان ذلك قد نتج ، برأيه ، عن ان هذه الزوارق كانت قد رفضت الانتشار للتّستُّر ، مفضلة ، لاسباب تتعلق بالرفاهية ، البقاء « حرّة En Paquet » .

ـ يا سيد الـ « Reichsmarschall » اجبت في الحال « تفضّل ووفِّر عليّ انتقاداتك بصدد البحرية . واهتم بالاحرى بسلاحك « اللوفتواف Luftwaffe » وسيكون عندك ما يكفيك من العمل !

خيّم هذه المرّة ايضاً صمت مطلق ، انهاه « هتلر » برجائه للضابط الذي كان يتكلم بمتابعة عرضه . وفي نهاية هذا الاجتماع تكرّر الشيء نفسه : فلقد دعاني « هتلر » علانية للغداء ومدّ يده « لغيرنيغ » للاذن له بالانصراف .

ومن جراء ذلك لم يبدِ « Le Reichsmarschall » ابدا ملاحظة فظّة بعد بالنسبة للبحرية . وبلا شك ، كانت عنده الرغبة في دفن فأس الحرب معي شخصيا ، لأنه بعد بضعة ا من هذه المشادة ارسل لي المفاجأة الكبرى ، شعار الطيران من الماس المصقول . ومع ذلك لم اشعر بالرغبة للاجابة على هذه البادرة . واستمر مبدئي في التعبير عن رأيي دائماً بصراحة وشدّة « لهتلر » يعطي ثمارا . وحصل ان قلت في عدة مناسبات :

ـ بوصفي قائد عام للبحرية من المستحيل بالنسبة لي ان افعل ذلك .

وحول رفضي ، لم ينطبق على البحرية الامر المعطى من قبل « هتلر » باخضاع كل حالات محاولة تفكيك « الويرمشت » لمحكمة شعبية . وبقيت (البحرية) كذلك السلاح الوحيد حيث لم يمارس المفوّضون الوطنيون ـ الاشتراكيون «NSFO» أي تأثير على قيادة القوّات . وفي الحالات المشابهة كان لنا تنظيم خاص .

وبعد ٢٠ تموز (يوليو) توقّف « هتلر » كليا عن دعوتي الى طاولته . ولم اره ولم اتحدث اليه بعد وجهاً لوجه . ولكنه حافظ دائماً على موقفه اللائق

بالنسبة لي .

وكان واقع الفوز بكسب ثقته ملائما كثيرا للبحرية . ولقد استلمت كل ما كانت تحتاجه وفي عهد كان قصف الحلفاء يُخضع الصناعة الالمانية لامتحان ، بخلاف ذلك ، اقسى من السنوات السابقة . وسأتحدث عن ذلك في الفصل الثاني عشر .

كان مبدأ « هتلر » ألّا يتحدث مع كل واحد إلّا عما كان يتعلّق مباشرة بوظيفة هذا الاخير . ولم يكن قد حدّثني قطعا عن مسائل غير متعلقة بالبحرية وكذلك اقل لم يكن قد سألني رأيي خارج هذا المجال . غير انه كان من المستحيل بالنسبة لي عمليا التزوّد بمعلومات حول نشاط المصالح الاخرى . ولم يكن الوزراء قد اجتمعوا بعد مطلقا منذ ١٩٣٨ وكان سينبغي عليّ ان اطلب الإذن بمعاينة التقارير المقدّمة من قبل الرؤساء الآخرين للخدمة او بالاحرى بالتوجّه مباشرة الى اولئك . ولم يكن اي حلّ من هذه الحلول ممكنا . اذاً ، لم اكن أبلّغ بالذي كان يحدث خارج البحرية وبالتالي لم يكن باستطاعتي ابداء رأي متماسك حول هذه الشؤون . اذاً ، امتنعت عن معالجة مسائل خارجة عن اختصاصي مع « هتلر » باستثناء بعض الشواذات النادرة جدا . وبعد هذه الاستثناءات واجهني « هتلر » مباشرة بالحجج التي انبغى عليّ ان انحني امامها لأنني لم اكن املك الاخبار والمعلومات التقنية الضرورية لدحضها . غير ان ذلك لم يمنعني من محاولة تكوين فكرة ، في اغلب الاحيان الممكنة ، عن الوضع العام وكان ذلك يُجبرني على حضور الاجتماعات الكبيرة التي كانت تُعقد ، حول هذا الموضوع في المقرّ العام الكبير .

ويُقرأ بين اسباب اداناتي في « نورمبرغ » بأنه كان لي « ١٢٠ لقاء مع هتلر حول مسائل بحرية في أثناء الحرب » .

هل يوجد بلد واحد في العالم حيث كان القائد العسكري ، التابع مباشرة لرئيس الدولة ، يمكنه تأدية مهامه بطريقة اخرى ؟

الفصل الحادي عشر

معركة الاطلسي
من كانون الثاني (يناير) الى ايار (مايو) ١٩٤٣

في كانون الأول (ديسمبر) التحقت بالجبهة تسع غوّاصات جديدة . وفي اول كانون الثاني (يناير) التالي ، كان التوزيع التالي :

في الاطلسي : ١٦٤ غوّاصة
في المتوسط : ٢٤ غوّاصة
في بحر الشمال : ٢١ غوّاصة
في البحر الاسود : ٣ غواصات .

سأتحدث عن هذه الاخيرة فيما بعد Par la suite .

ضمن الأولى ، كان المتوسّط اليومي للغوّاصات الموجودة في البحر في كانون الأول (ديسمبر) ٩٨ ، منها ٣٩ في قطاعات العمليات و٥٩ في غضون رحلة بحرية ذهاباً او ايابا .

وفي تشرين الثاني (نوفمبر) الشهر الأكثر اثمارا في العام ١٩٤٢ ارتفع مردود الغوّاصة واليوم البحري الى ٢٢٠ طنا . ويُذكر بأنه كان ٩٢٠ طنا في تشرين الأول (اكتوبر) ١٩٤٠ ، هذا الذي يبيّن بالشكل الأكثر تعبيرا كم كانت فعالية دفاع العدو قد زادت . وبعد اكثر من ثلاث سنوات من الحرب ما كان بامكانه ان يكون بعكس ذلك . لذلك لم نكن نكفّ ، وبالطريقة الأكثر الحاحا ، عن طلب الزيادة السريعة في عدد غوّاصاتنا . وكان يلزمنا منها ثلاث مرات اكثر للحصول على النتيجة نفسها التي كانت في غضون السنوات الأولى

لبدء الأعمال الحربية . ولكن بما ان عدم كفاية نِسَب اليد العاملة والمواد الأولية لم يكن يسمح بتسريع وتيرة الانشاءات ، كنت اجهد نفسي باستخدام الوسائل الموجودة بأكبر توفير ممكن .

وعليه ، ففي ٨ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٤٢ ايضا ، كنت شخصيا قد طلبت من قائد البحرية في برلين ، بالإذن لي باستعمال غوّاصات بحر الشمال في الاطلسي ، وكانت هذه الاخيرة قد اغرقت ٢٦٢٦١٤ طنا من اول كانون الثاني (يناير) الى ٣٠ تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٤٢ في منطقتها ، في حين ان العدد نفسه كان قد دمّر ٩١٠,٠٠٠ طن في الاطلسي . اذاً كان ينتج عن ذلك « خسارة في الربح » «Un manque à gagner» من حوالى ٦٥٠,٠٠٠ طن كما كنت قد قدّرتها اثناء الاحتجاج في كانون الثاني (يناير) ضد ارسال غوّاصات الى المجال النروجي . وكان ينتج عن ذلك فائدة اكيدة بالنسبة للعدو لاسيما وان نقليات العتاد التي كانت تمرّ في « البحر الشمالي Arctique » كان ينبغي عليها عبور الاطلسي قبل كل شيء . ولم يبقَ قائد البحرية غريبا عن حجحجي لأنه امر بتخفيض عدد الغوّاصات الملحقة بالنروج الى ستّ غوّاصات .

ولقد كانت الاشهر الاخيرة من عام ١٩٤٢ عاصفة بشكل شاذ في الاطلسي الشمالي ، ولكن في كانون الثاني (يناير) ظهرت العناصر فاقدة كل قدرة ، وتعاقبت العواصف . واصبح عمل غوّاصاتنا محدوداً بشكل محسوس من جراء ذلك . وكانت استحالة ملاحظة النجوم تعقّد الملاحة للغاية . وكان ينتج عن ذلك ثغرات واسعة في تشكيلاتنا الامر الذي كان يجعل البحث المنظّم عن حركة المرور مستحيلا . واذا كانت تكتشف بالصدفة ، كانت حالة البحر تحول دون استخدام الاسلحة . وفي كانون الثاني (يناير) ١٩٤٣ بلغت الامواج المتوّجة بالزبد التي كانت تتدحرج في المحيط ، ارتفاعا غير اعتيادي . ولا يستطيع الذين يعيشون في البرّ تصوّر ظروف حياة الطواقم وخاصة ظروف ملاك الحراسة في برج الغوّاصة في مثل هذه الاوقات . وكان ينبغي على الضباط والحرّاس ربط حبل الغوّاصة بطريقة قويّة للغاية كي لا يُحملوا

بالامواج التي كانت تغمرهم في كل لحظة ، وكانت تبقى النتائج في مثل هذه الظروف قسرا ضئيلة .

غير ان الطقس لوحده لا يمكنه تفسير لماذا لم تكتشف الغوّاصات المواكب الاربعة التي ضدها قد استُخدمت في غضون المنتصف الأول من كانون الثاني (يناير) . وكان لدينا آنذاك انطباع بأن تغييرا كان قد حدث في موقف قيادة المواكب المحافظ لغاية ذلك الحين . وكان يبدو انها قامت بتوزيع هذه المواكب من جديد في مساحة الاطلسي الشاسعة « بمخابىء واسعة Par des vastes derobements » . اذاً كانت قد اصبحت اكثر قدرة على المناورة . وكل يوم ، كنا نعمل « صورة للوضع » في مركز قيادتنا لكشف كيف كان يمكن العدو تصوّر تشكّلنا بناء على الاعتراضات التي كان يقوم بها لغوّاصاتنا او بناء على برقيات هذه الاخيرة التي كان قد استطاع حلّ رموزها « بالتوجيه الاشعاعي » . وكنا نتساءل آنذاك ، كيف ستكون ردة فعله ؟ هل كان سيغيّر طريقه لتفادي هذا التشكّل ام انه كان سيتابع مع الافتراض انه بانتظار مثل هذا التغيير في الطريق كنا سننقل سابقاً غوّاصاتنا ؟

كان هذا الاستنتاج « بالدرجة الأولى او الثانية » كما كنا نقول ، يتيح لنا اتخاذ الاجراءات لتدارك مناورة مكتشفة كذلك . وكان قد توِّج بانتصارات في عدة مناسبات في غضون عام ١٩٤٢ ولكن كانت تبدو « لعبة الشطرنج هذه » انها قد اصبحت فجأة اصعب .

ونحن نعرف اليوم لماذا في منتصف تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٤٢ استلم الفريق اول بحري « ماكس هورتون Max Horton » قيادة « المساحلات الغربية » بعد ان كان القائد الاعلى للغوّاصات ، وكان « تشرشل » قد كلّفه بقيادة « معركة الإطلسي » . ومنذ ذلك الحين ، حقّق الدفاع البريطاني تقدما مهما ليس فقط في مجال التقنية ولكن خاصة في مجالي التكتيك والفكر القتالي . ان « هورتون » الذي كان سابقاً قد قاد الغوّاصات في اثناء الحرب العالمية الأولى ، كان نعم الرجل الكفؤ في سبر

نوايانا وبالتالي في تصوّر افضل سبيل للتصدي لها . ويكتب « روسكيل Roskill » : لقد كان بدون ادنى شك ، بمعارفه وحصافته وتصميمه الحديدي ونشاطه الذي لا يملّ ، افضل خصم لمقاومة « دونيتز » .

وفي حين كانت العواصف ومناورات العدو في الهرب ، تمنعنا من قتال المواكب في الاطلسي الشمالي في غضون الخمسة عشر يوما الاولى من كانون الثاني (يناير) كنا نفوز بنصر عظيم في جنوب « اسور Açores » في الحقبة نفسها .

وفي نهاية كانون الأول (ديسمبر) ١٩٤٢ جَهَّزتُ المجموعة « دوفين Dauphin » على قوس الدائرة الكبيرة « نيويورك - كناري New York-Canaries » وكانت تتقدّم نحو الغرب ، مُشكّلة بخط انارة شمالي - جنوبي . وكنا نأمل مصادفة مواكب في طريقها نحو جبل طارق لتعزيز الوحدات النازلة ولتموينها في افريقيا الشمالية . وكانت عادة ، نادرة جدّا في هذه المنطقة . وبالاضافة لذلك ، كان العدو يستطيع اجراء « مخابىء واسعة » دون مدّ رحلته البحرية بشكل محسوس. ولكن نظرا للأهمية العسكرية لهذه المواكب ، كنت ارغب في الهجوم على واحد منها .

وكان قد مضى اربعة ايام من البحث غير المجدي ، عندما اكتشفت في ٣ كانون الثاني (يناير) ١٩٤٣ الغوّاصة يو - ٥١٤ (النقيب البحري « اوفيرمان Offerman ») التي كانت تعمل في منطقة « ترينيداد Trinidad » على مسافة ٩٠٠ ميل الى الجنوب من المجموعة « دوفين » موكباً من ناقلات النفط متّجهاً نحو الشمال الشرقي . فنسفت سفينة ولكنها فقدت فيها بعد التماس .

وفي الحال اصبح عندي قناعة : بأن هذا الموكب كان يأتي من مرافىء « كوراساو - اوروبا Curaçao-Aruba » النفطية وكان يتّجه نحو جبل طارق ليجلب للجيش النازل في افريقيا كمية كبيرة من الوقود حاسمة بالنسبة لنتيجة الهجوم الذي لم يكن باستطاعة هذا الجيش التأخّر في بدئه .

وكانت مسافة حوالى ١٥٦٠ ميلاً تفصل النقطة حيث كان قد اكتشف عن موقع المجموعة « دوفين » . وكنت اجهل الطريق التي كان سيتبعها ولكنني كنت اعتقد بأنها ستكون الاقصر ، تلك هي طريق قوس الدائرة الكبيرة . وبرغم كل هذه الشكوك عزمت على محاولة الهجوم . ولتجسيد المسألة ، لِنَقُل ان الغوّاصات كانت في جوار « همبورغ Hambourg » وقد تلقت الامر بالتوجّه نحو الجنوب ـ الشرقي بسرعة دراج على نحو ظاهر لتلقى سفناً مُكتشفة تقريبا نحو « ميلان Milan » ومتّجهة الى الشمال ـ الشرقي .

وتُفهِمُ جيدا هذه المقارنة على اية قاعدة متزعزعة ، كان يرتكز السلوك التاكتيكي لعملية من هذا النوع بسبب المساحة الشاسعة للمكان ولغياب كل تنوير جوّي من جانبنا ، والضرورة الدائمة للمراهنة بالكل على ورقة واحدة .

اذاً ، بدأت المجموعة « دوفين » سيرها نحو الجنوب ـ الشرقي في ٣ كانون الثاني (يناير) . وكُلِّفت الغوّاصة يو ـ ٥١٤ والغوّاصة يو ـ ١٢٥ (النقيب البحري « فولكير Folkers ») التي كانت بجوارها ، بالبحث عن الموكب في شمال ـ شرقي المكان الذي كان قد شوهد فيه ثم باعتراضه بأي ثمن . لكنهما لم تنجحا في العثور عليه .

وفي الحال تقريبا ، صادفت الغوّاصة يو ـ ١٨٢ (النقيب البحري « كلوزين ، نيكولاي Clausen, Nicolai ») التي كانت تسلك الطريق نحو رأس الرجاء الصالح ، على حوالى ٦٠٠ ميل الى الجنوب من المجموعة « دوفين » موكبا متجها مباشرة إليها . فبدا منطقيا العمل اولا ضد هذا الموكب مع احتمال استعادة المناورة فيما بعد ضد موكب الجنوب .

ولسوء الحظ فقدت بسرعة الغوّاصة يو ـ ١٨٢ التماس . وفي ٥ كانون الثاني (يناير) الساعة الثالثة ، اكتشفت الغوّاصة الموضوعة في الطرف الجنوبي من خط الانارة ، موكبا متجها نحو الغرب . ومن المحتمل ان ذلك كان الموكب الذي شوهد من قبل الغواصة يو ـ ١٨٢ ، وكان يتقدم بسرعة ١٤

عقدة ونصف في هذه الاثناء ، يعني بسرعة بشكل استثنائي . ولو ان الامر كان يتعلّق بموكب آخر ، ابطأ ، كان ظهوره في الطرف الجنوبي غير ملائم ، فالغوّاصات الأبعد الى الشمال هي بحاجة على الأقل الى عشر ساعات للحاق به .

فبدت لي فرص مهاجمته بنجاح ضعيفة فقرّرت متابعة المناورة ضد موكب الجنوب ، موكب ناقلات النفط . عندئذ ذكّرني ضباطي في قيادة الاركان بالقول المأثور المُكرّر غالبا جدا من قبلي : « عصفور في اليد ولا عشرة على الشجرة » ، مع التشديد على انه كان من الاعقل مقاومة موكب كنا نعترضه من مقاومة آخر واقع على بعد مئات الاميال من هناك وغير اكيد مطلقا . ولكنني لم اكن واثقا من « التمكن » من ذلك . واذا كان يتقدّم مسرعا جدا في هذا البحر الهادىء ، على الارجح كان ذلك لأنه كان فارغا . وكان سيتوجّب علينا السير بسرعة قصوى . اذاً استهلاك وقود من اجل نتيجة ، بوجه الاحتمال ، ضعيفة جدا . اذاً ، تمسّكت بقراري .

وتلقت المجموعة « دوفين » الامر باحتلال خط الانارة غربي « الكاناري » في ٧ كانون الثاني (يناير) بدءاً من الساعة ١٤ . وكانت الثماني غوّاصات ستتّجه على ٢٧٤ بسرعة ٧ عقد ، مُغطية عرضاً من حوالى ١٢٠ ميلا . وفي اثناء الليل كانت ستتّجه الى الاتجاه المقابل ذلك المفترض للموكب ، بسرعة تسع عقد كي لا تكون قد سُبقت في الظلام .

وكنا نتعاون الى اقصى حد ، والجو قد ساعدنا . وفي فجر ٨ كانون الثاني (يناير) كانت ناقلات النفط في مستوى خط الإنارة وفي وسطه . فأحسست بارتياح كبير اثناء تبلّغ الخبر . اذاً ، لم نكن « نشرد !! » .

ولغاية ١١ هاجمت الغوّاصات هذا الموكب الذي كان يحوي تسع ناقلات نفط منها سبع قد دمّرت . ولم نتكبّد اية خسارة . وكان ذلك نصراً خارقا . وكان هذا الموكب « قد حُطّم » كما يقول « روسكيل » .

ارسل لي الجنرال « فون ارنين Von Arnin » الذي كان قد خلف « روميل Rommel » في افريقيا برقية شكر . وكان يثمّن ما كان يمثّله اختفاء هذا البنزين بالنسبة لاعدائه ، وتميّزت بوجه اكثر خصوصية في اثناء هذه المعركة الغوّاصة يو ـ ٤٣٦ (الرائد البحري سيبيك C.C. Seibicke ») والغوّاصة يو ـ ٥٧٥ (النقيب البحري « غينثر هيدمان Günther Heydeman ») ، والغوّاصة يو ـ ٥٧١ (النقيب البحري « مولمان Mohlman ») .

وفي ٣٠ كانون الثاني (يناير) ١٩٤٣ عندما اصبحت قائد البحرية بقيت قائدا اعلى للغوّاصات واعتبرت ذلك ضروريا ، كون الجنود الغوّاصين معتادين عليّ ولعدم امتلاك اي ضابط اركان ، للمعلومات والخبرة الضرورية لقيادة حرب الغوّاصات ، بنفس درجتي .

وللمحافظة على قيادة اركاني قريبة مني اقمتها في برلين ، كشعبة ثانية لقيادة الاركان العامة ، ولم يكن لهذا التغيير في التنظيم اي مضاعفات محسوسة على الجبهة وبدا ممتازا في التجربة . وكان العميد البحري « غودت Godt » الذي كان يقودها ، يشارك معي منذ سنين بعيدة . وكان قد شارك بنصيب مهم في تطوّر التكتيك في زمن السلم ، وفي العمليات في زمن الحرب ، وكنت استطيع ان اترك له حرية المبادرة . وكان عنده كمساعد الرائد البحري « هيسّلير Hessler » نائب رئيس قيادة الاركان وكذلك مثقل بالتجارب ، وكان كل الضباط الآخرين يشاركون ايضاً منذ زمن بعيد في قيادة حرب الغوّاصات . اذاً ، بقيت هذه القيادة في الايدي نفسها .

وفي نهاية كانون الثاني (يناير) اكتشفت الغوّاصة يو ـ ٤٥٦ (النقيب البحري « تيشيرت Teichert ») في الاطلسي الشمالي ، وفي عاصفة هوجاء غربية ، موكباً متّجهاً نحو الشرق . وكانت خمس غوّاصات ، غير مُشكَّلة بعد في مجموعة ، توجد في الانحاء ولكن اغلبها ابعد الى الغرب ، بشكل انه كان يلزمها مدّة طويلة للتجمّع . وبصلابة نموذجية ، قام النقيب البحري « تيشيرت » بالاعتراض في غضون ثلاثة ايام وهاجم مُغرقاً ثلاث

سفن اي ٢٤٨٢٣ طنا . ولم تستطع الغوّاصات الاخرى الوصول في الوقت الملائم . لأنه وفق اشارات الغوّاصة يو ـ ٤٥٦ كان الامر يتعلق بموكب سريع . ووفق حساباتنا كان ينبغي ان يكون الـ « هـ اكس ـ ٢٢٤ HX-224 » الذي كان سيتبعه بعد حوالى ثمانٍ واربعين ساعة الموكب « اس . ث ـ ١١٨ SC-118 » بطريقه نحو انكلترا .

ووفق برقية حُلّت رموزها من قبل شعبتنا « ب B » كان هذا الاخير قد غادر نيويورك في ٢٤ كانون الثاني (يناير) مع عتاد حربي ثمين بشكل خاص ، مخصّص الى « مورمانسك Mourmansk » ولكنه كان سيمرّ قبلا بقناة الشمال . وكان سؤال يطرح نفسه : هل كان سيتفادى المكان حيث كان « هـ اكس ـ ٢٢٤ » قد هوجم ام ان قيادة المواكب كانت ستتركه يتابع ، ضبطا مع الافتراض بأن الغوّاصات كانت ستصبح بعيدة عنه ؟ هذه المرّة بثّت قيادة اركاني بالامر « بالدرجة الأولى » جمعت كل الغوّاصات التي كانت في غضون رحلة بحرية ، لتشكيل مجموعة « السهم » في هذه المنطقة ودفعها نحو الغرب منتشرة بخط انارة . وازداد املنا عندما تلقينا برقية من الغوّاصة يو ـ ٦٣٢ (النقيب البحري « كارف Karf ») في ٤ شباط (فبراير) . وكان ضابط منتشل بعد نسف ناقلته النفطية ، قبل يومين ، قد اكّد بأنه كان ينبغي على موكب آخر سلوك الطريق نفسها « هـ اكس ـ ٢٢٤ » . وبالفعل ظهر في اليوم نفسه عند الظهر ، وسط تشكّلنا . وبدأت المعركة . وبسبب القيمة الخصوصية لحمولته كان محميا بقوات مواكبة وجوّية قويّة بشكل غير اعتيادي . ولذلك كانت المعركة قاسية جدا كما تبينّ خسائرنا : دُمّرت ثلاث غوّاصات ، الغوّاصة يو ـ ١٨٧ (النقيب البحري « مونيخ Munnich ») والغوّاصة يو ـ ٦٠٩ (النقيب البحري « رودلوف Rudloff ») والغوّاصة يو ـ ٦٢٤ (النقيب البحري « كونت فون سودن فرونينهوفن Conte Von Soden- Fronenhofen » وتضرّرت بفداحة اربع غوّاصات بقنابل او قذائف .

وتقول الرواية الانكليزية « كان القتال ضاريا ، وتعرضت ثلاثة ارباع

الغوّاصات العدوّة لهجمات بالقنابل » .

ولكن الموكب قد فقد ١٣ سفينة اي ٥٩٧٦٥ طنا . وربما كانت تلك اقسى معركة في كل حرب الغوّاصات . المجد للطواقم والقباطنة الذين صمدّوا لها في ظروف الاطلسي الشتوية القاسية ! ولقد تواصلت في غضون اربع ليال متتالية ، لم يستطع القباطنة في كل هذا الوقت ، مغادرة مراكزهم في الطبقة العليا . فسلامة سفنهم تتعلق غالباً جدا بسرعة قرارهم . ويُتصوَّر بصعوبة اي عناد نحو النفس يلزم لإعطاء الامر ، بعد مطاردة رهيبة بالقنابل ، بالطفو ، والاقتراب من الموكب والهجوم عبر شاشة الحماية الداخلية ، الحاجز الفولاذي الحقيقي ، مع وامامه ، الخيار بين النجاح والتدمير . قَطْعا ، لم ينجز قباطنة الغوّاصات شيئاً اعظم في غضون الحربين العالميتين .

ووفق الرواية الرسمية البريطانية استنتج البريطانيون منها النتائج التالية :

« من جهتنا ، تعلّمنا ، انه كان لا يمكن حتى لحماية دائمة في النهار بالعديد من الطائرات منع بضع غوّاصات من الاقتراب من الموكب ومهاجمته في اثناء ليل الشتاء الطويل . وبداهة كان يجب تزويد « القلاع » و« المنقذين Le Berators » بأسرع ما يمكن « بكشاف نور قوي يستخدم للطائرات «Leigh-Lights» » .

وكانت الخسائر الفادحة المتكبّدة من قبل هذا الموكب ، رغم حراسته الكبيرة بشكل استثنائي ، تشكّل عنصراً محزناً . وبفضل التعزيزات الامريكية الآتية من « ايسلندا » اصبح هناك ١٢ سفينة حربية بالقرب من الموكب ، في ابان الهجوم ، أي ضعف العدد العادي . ولكن هذه التعزيزات لم تلعب دورها تماما لأنها لم تكن تتمتع بتماسك مجموعة مطاردة مدرّبة جيداً . ومنذ ذلك الحين كان لدينا كل الوقت للتعلّم بأن تدريب الخافرات اهمّ من عددها .

درس آخر : كانت معركة طويلة بهذا القدر ، تكلّف كمية هائلة من القنابل وكان يجب امتلاك قنابل استبدال على ظهر السفينة التجارية .

وكانت بيّنة اخرى مهمة تفرض نفسها : كان يجب تعزيز حراسة المواكب المهاجمة ، « بمجموعات اسناد » . وكانت تلك الاخيرة حسب كلام الفريق اول بحري « هورتون » « حيوية للحصول على امن حقيقي » . .

وفي ١٧ شباط (فبراير) وفي بحر هائج جدا ، اكتشفت الغوّاصة يو - ٦٩ (النقيب البحري « اولريخ غراف Ulrich Gräf ») شرقي « الارض - الجديدة » موكباً متّجهاً نحو الغرب الـ « او. ان - ١٦٥ ON-165 » ، فاعترضته غوّاصتان بسرعة في غضون ثمانٍ واربعين ساعة واغرقتا ثلاث سفن منه . وحال الضباب والعاصفة وتشويش الارسال دون الحاق غوّاصات اخرى . ودُمِّرت هاتان الغوّاصتان يو - ٦٩ ويو - ٢٠١ (الملازم « روزنبرغ Rosenberg ») من قبل المدمّرتين « فيم Fame » و« فايكونت Viscount » اللتين كانتا قد اغرقتا غوّاصتين اخريين في تشرين الأول (اكتوبر) السابق . ولقد ثبّت هذا النجاح قناعة الفريق اول بحري « هورتون » بأن التدريب والخبرة كان لهما قيمة اكثر بكثير من العدد .

وبالنسبة لنا ، كانت نهاية هذه المعركة مضنية جداً ، لأننا كنا قد دفعنا ثمن دمار سفينتي شحن خسارة الغوّاصتين .

وفي ١٨ شباط (فبراير) علمنا بأنه كانت توجد طائرة بالقرب من موكب على مسافة ٣٠٠ ميل غربي قناة الشمال . وكان ارسالها قد كشف من قبل (فوج التنصّت لـ « لوفتواف Luftwaffe ») في باريس . وبدت لي الاخبار مهمة بما فيه الكفاية لإرسال مجموعتين من الغوّاصات نحو هذا الموكب . واظهر بيان آخر ، منجز من قبل نفس « فوج التنصّت » في اليوم التالي ان هذا الموكب الاخير كان يبدو متّجهاً نحو الجنوب الغربي . وبالفعل اكتشفناه بوضع ملائم جدا واستطاعت مجموعةُ الاشتباكَ معه مباشرة .

وامتدت المعركة على مسافة ١٠٠٠ ميل نحو الغرب ودامت من ٢١ الى ٢٥ شباط (فبراير) . ولقد أديرت من كلا الجانبين باستبسال . خسرنا الغوّاصة يو ـ ٦٠٦ (الملازم « دولير Dohler ») والغوّاصة يو ـ ٢٢٥ (الملازم « ليمكولير Leimkühler ») ولكن أغرقت ١٤ سفينة عدوّة اي ٨٨,٠٠٠ طن وتلقت سفينة اخرى زنة ٩٨٢٣ طناً طوربيداً . اذاً ، رجحت الكفّة هذه المرّة كثيراً لصالحنا .

ومنذ ان اكتشفت الغوّاصة يو ـ ٦٦٤ (النقيب البحري « ادولف غراف Adolf Graf ») التي كانت تتوجه الى قطاعها ، موكباً جديداً متّجها نحو الغرب وقذفت الى القعر سفينتين اي ١٣,٤٦٦ طنا . غير انها لم تنجح في المحافظة على الاعتراض . بحيث اننا لم نستطع استعمال الغوّاصات الاخرى التي كانت بعيدة اكثر مما ينبغي .

وفي كانون الثاني (يناير) وشباط (فبراير) حدث « فراغ » في قطاعات العمليات البعيدة لنقص الغوّاصات . ومن جهة اخرى كانت الظروف قد اصبحت فيها غير ملائمة مطلقا ، فالسفن لم تعد تبحر منفردة ولكن في مواكب .

صادفت الغوّاصة يو ـ ١٢٤ (النقيب البحري « مور Mohr ») شرقي « ترينيداد » واحداً من هذه المواكب واغرقت اربع سفن منه اي ٢٣٥٦٦ طنا .

وكذلك شُكّلت المواكب في منطقة رأس الرجاء الصالح وسلكت طرقات ممتدة على طول الشاطىء محروسة بشدّة بخافرات وطائرات . وعليه ، ففي نهاية شباط (فبراير) وسّعت الغوّاصات عملها حتى مستوى « دوربان Durban » و« لورنسو ماركي Lorenço Marquey » . وسنتحدث عن ذلك .

وكانت بيّنة تفرض نفسها : ففي كانون الثاني (يناير) لم نكن قد نجحنا في اكتشاف المواكب المنتظرة ، بواسطة خطوط آنارتنا . طبعاً تساءلنا

من جديد عما كان العدو يستطيع معرفته عن تدابيرنا لأن كل جهودنا كانت ستبقى غير مجدية اذا كان يقرأ في خواطرنا واذا كان يعرف حواجزنا واذا كان يستطيع تجنّبها .

فعزّزنا احتياطاتنا ضد خيانات محتملة . وكنا نفهم جيداً بأن شبكة تجسّس واسعة كانت توجد حول قواعدنا في فرنسا المحتلّة . وبواسطة شعبة استعلامات جيّدة كان ينبغي على العدو الحصول على تعليمات حول توزيع الغوّاصات بين القطاعات التي كانت مخصّصة لها . وتحققنا باستمرار من ان البرقيات لم يكن بالامكان حلّ رموزها ، واكّد لنا ذلك دوماً رئيس مصلحة الارسال في برلين . واليوم ايضاً وفي النطاق الذي كنت قد بلّغت به ، لم يكن لدينا اي يقين بأن العدو كان فعلياً قد توصّل الى اختراق سرّ برقياتنا .

وكنت قد تحدّثت سابقا عدة مرّات عن النتائج الرائعة الحاصلة من قبل « شعبتنا « ب B » » . فلقد نجحت باستمرار في حلّ رموز برقيات العدو . وحصلنا بذلك ليس فقط على معلومات حول المواكب ولكن ايضاً ، في كانون الثاني (يناير) وشباط (فبراير) ١٩٤٣ حول « موقع الغوّاصات » المُذاع بين الفَينة والفينة من قبل قيادة البحرية البريطانية لرؤساء المواكب في البحر من اجل ان تُعيِّن لهم الموقع المسجّل او المُفترض لغوّاصاتنا في قطاعاتهم . وكان ذلك ثميناً للغاية من اجل الاجابة عن سؤالنا الدائم بصدد ما كان يمكن للعدو معرفته عنا . ووصلنا للنتيجة التالية : « باستثناء حالتين او ثلاث غير واضحة تتأتّى المعلومات التي يتصرف بها الانكليز من التماس البصري و« بيانات قياس الزوايا » والتقديرات الاستقرائية السهلة . ان الحدث الأكثر اهمية والثابت مع شبه تأكيد هو ان طائراتهم ، بفضل مقياس المسافة اللاسلكي - كهربائي ، تكشف الغوّاصات بالدقة التي تتيح القيام بتغيير فعّال لطرق المواكب .

وكان جهاز كشف الطائرات ، الذي كان يتمتّع بمدى بعيد يشكّل المصدر الرئيسي للمعلومات الحاصلة لدى العدو عن تشكّلنا ، هكذا كان

استنتاجنا . ولم نكن نعرف موكباً اكيداً . وفي ٥ آذار (مـارس) ١٩٤٣ امرت الغوّاصات بالغطس لمدة ثلاثين دقيقـة بمجرد ان كـانت ستكتشف ذبذبات استدلال ، على الأقـل من اجل جعـل اكتشاف خـطوط انارتنـا اصعب . ولكن تلك كانت وسيلة مشكوكاً في تأثيرها .

وبما اننا لم نكن نملك نحن انفسنا اي تنوير جوّي تابع ، كان الفريق اول بحري « هورتون » خصمي المباشر ، يقرأ نواياي دون ان استطيـع معاملته بالمثل . ففي غضون الحرب العالمية الثانية خاضت المانيـا حربهـا البحرية بدون طيران . وكان ذلك على الأقل وضعاً مغلوطاً تاريخيا وبنتائج خطيرة للغاية .

وفي نهاية شباط (فبراير) كان قطيعا الذئاب « ويلدفنغ Wildfang » و« بورغراف Burggraf » يشكّـلان حاجـزاً معقوفـاً في شرق « الارض ـ الجـديدة » من اجـل اعتراض المـواكب المتّجهة نحـو انكلترا . وفي ٢٧ اكتشفت الجناح الشمالي موكبا سـريعا الـ « هـ. اكس ـ ٢٢٧ HX-227 » الذي خسر سفينتين اي ١٤٣٥٢ طناً ، ولكن الجوّ العاصف وزخّ الثلج والبـرد بدون تـوقّف ، منعت الغـوّاصـات التي كـانت في مؤخـرتـه من اللحاق به .

واجتاز ايضا الموكب « اس . ث ـ ١٢١ SC-121 » الذي كـان يليه ، الحاجز ، ولكن دون ان يُرى ، مع ان غوّاصاتنا كانت قد طبّقت المبدأ الأكيد جدا القائم على التقدم بنفس اتجاهه في اثناء الليل . وكان يوجد على مسافة ٩٠ ميلا الى الشمال ـ الشرقي عندما اكتشفته غوّاصة . ومن جديد اصبحت الاخريات في مؤخّرته . وبرغم الفشل الذي كنا قد تكبّدناه امرت بمطاردته .

هذه المرّة حالفنا الحظّ . فالعاصفـة والثلج والغيم والبرد كـانت قد أوصلت السفن التجـاريـة الى اهمـال تشكيلهـا ، بـحيـث ان تلك الغوّاصات التي لحقت به استطاعت اغراق ١٣ سفينة منه اي ٦٢١٩٨ طناً والاضرار بواحدة اخرى دون ان تتكبّد هي نفسها اية خسارة .

وفي ٩ آذار (مـارس) ابلغتنا الشعبـة « ب B » عن موقـع المـوكب

« هـ. اكس ـ ٢٢٨ HX-228 المحدَّد في طريقه نحو انكلترا على مسافة ٣٠٠ ميل غربي مجموعتنا « نولند Neuland » . وكانت التجربة تتيح لنا الافتراض بأن العدو كان على علم بوجود هذه المجموعة ، واثناء تقدّمه نحو الغرب منذ عدة ايام كان سيناور لتجنبها . ولذلك نقلت مباشرة غوّاصاتنا ١٢٠ ميلا نحو الشمال . وكان ذلك خطأ ، فلقد مرّ الموكب في اليوم التالي في وسط التشكيل القديم . اذا ، كان « منطقنا تدريجيا » يتضمّن مخاطر . فلقد توقّع خصمنا ، بتطبيقه المنطق نفسه ، هذا العمل من جانبنا ولكنه كان يستطيع كذلك ، طبعا ، تجاهل وجود غوّاصاتنا في هذه الحالة الخاصة .

اذاً كانت غوّاصاتنا بعيدة اكثر مما ينبغي الى الشمال ولم تستطع تدمير الاّ اربع سفن اي ٢٤١٧٥ طناً ومن جديد تميّز بشكل خاص قبطان الغوّاصة يو ـ ١٢١ النقيب البحري « تروجير Trojer » . في حين كاد ان يُدمَّر في المناسبات التالية :

« ١٠ آذار (مارس) ١٩٤٣ ـ . . . « ٥١° شمال ، ٣٠٠° ,300O, 51ON » . اسرعت عاموديا الى الموكب عبر قليل من الثلج ـ كنت اطفو واحتلّ موقعا ملائما جدا عندما كان يبرز من هذه القشرة ، قذفت الطوربيد الأول بدون نتيجة . اصاب طوربيد ثان سفينة شحن على بعد مسافة ٣١٠٠ متر .

الساعة ٣١د , ٢١س . قذفت طوربيدين على سفينتي شحن كبيرتين كانتا تتموّهان . وتتفتت واحدة منهما كليا ، وتطير رزم هائلة من اللهب وغيوم الدخان وصفائح الفولاذ على عدة مئات من الامتار مثل صحائف الورق وتنفجر الذخيرة .

بعد قليل اصابة في سفينة الشحن الثانية . وانفجار جديد . وتغوص السفينة حتى الطبقة العليا وترتمي بقايا حطام على المرآب الذي كان منذ ذلك الحين يدور بصعوبة كثيرة ، طقطقات وهدير في كل السفينة . غطست بسرعة للتملّص . واثناء الصعود استطيع كذلك رؤية نتائج الاصابة .

الهدف المختار للقاذف الثالث ، سفينة شحن حديثة زنة ٥٠٠٠ طن بعدّة صوارٍ مزدوجة ، النبوت الى الخلف بكل قوّة كي لا يصطدم بالسفينة الغارقة . وفجأة اظلم المثفاق ، ولم اعد ارى شيئاً على الاطلاق . وترتمي بقايا الحطام من كل الجهّات . ويمكن القول بأن عدة قذائف تصيبنا . ضجّة غرق قويّة ثم سكون مفاجىء . احاول انزال المثفاق لتنظيف مرآة الرأس . انه ملتوٍ ولا ينخفض الا متراً ونصف . وفي هذه اللحظة كشف المتنصّت L'écouteur ضجيج مروحة مدمّرة . فرفعت المثفاق ولكن بسبب الموج الهائج وبما انه مُعتم لم ارَ شيئاً بوضوح . وفي اللحظة نفسها اسمع شخصيا ضجيج المروحة في البرج . امرت : « استنفار ! » و« الى الامام ! En avant toute! » . القنابل ، وقعت الآن مجموعتان من اربع وتفجّرت قريبا جدا . وارتفعت كوّة البرج . ونتلقى كثيراً من الماء . فتُقنطر الغوّاصة وتتأرجح غير اننا نتوصّل الى الغطس .

وفي اثناء هذه المعركة صدمت « الهارفستر Harvester » مدمّرة قائد الحراسة ، الغوّاصة يو ـ ٤٤٤ (الملازم بحري « لانجفيلد Langfeld ») واغرقتها ولكنها تكبّدت اضرارا بحيث انها لم تستطع تجنّب طوربيد الغوّاصة يو ـ ٤٣١ (النقيب البحري « ايكهارد Eckhardt ») وغرقت مع قبطانها . في حين دَمَّرت بعد قليل الحرّاقة الفرنسية « اكونيت Aconit » الغوّاصة يو ـ ٤٣٢ . ويكتب « روسكيل » : كان ذلك مثلا ساطعا لتبادل الضربات المميتة الذي ميّز هذه المعركة .

وفي ١٤ و١٥ آذار (مارس) شُكِّلت من جديد الغوّاصات التي كانت قد شاركت في هذه العملية ، بخط انارة على الخط ٢٠ تقريباً من خطوط الطول الغربية ، باتجاه الغرب . وكنا ننتظر الموكب المنطلق من « هاليفاكس Halifax » الـ « هـ . اكس ـ ٢٢٩ HX-229 » الذي كان حسب برقية مفكوكة الرموز ، في ١٣ ، جنوب شرقي رأس « راس Race » يتوجّه الى ٨٩ .

وفي ١٤ زوّدتنا الشعبة « ب » بمعلومات اخرى : كان الموكب

« اس . ث ـ ١٢٢ SC-122 » الآتي من « سيدني Sydney » قد تلقى الامر البارحة الساعة ٢٠ ، بالتوجّه الى ٦٧ انطلاقا من نقطة محددة . لقد كانت هذه المعلومات ثمينة جدا بالنسبة لنا . فكانت تبينّ الأهمية التي كانت ستمتلكها الانارة الجوّية عندنا .

وكان يجب اعتراض هذين الموكبين بأسرع ما يمكن . اولاً ، حرّكنا مجموعة ضد الموكب « اس . ث ـ ١٢٢ » الواقع على المسافة الابعد الى الشرق . وفي مساء اليوم التالي رأت احدى هذه الغوّاصات ، في جوّ عاصف جداً ، مدمّرة متجهة الى الشرق . وكان ينبغي ان تخص الحراسة ، مع ذلك بقي بحثنا سدى . وفي حين شوهد في صباح اليوم التالي ١٦ آذار (مارس) موكب الى الجنوب الشرقي من تشكّلنا . اعتقدنا بأن الامر كان يتعلّق بالموكب « اس . ث ـ ١٢٢ » لأننا كنا قد تلقينا برقية محلولة الرموز تعلن ان موكب « هاليفاكس » لم يكن يتّجه الى ٨٩ ولكنه كان يسير بمحاذاة الساحل الشرقي « للارض ـ الجديدة » من اجل تجاوز موقعنا من الشمال . ولكننا لاحظنا بسرعة جدا ان هذه المعلومات خاطئة ، ومن الممكن ان تكون قد ارسلت عمداً من اجل خداعنا . وفي الواقع ، كان ذلك بالتأكيد « هـ . اكس ـ ٢٢٩ » لأنه في الليلة التالية اكتشفنا موكباً ثانيا ، على حوالى ١٢٠ ميلا ابعد الى الشرق ، وتعرّفنا عليه كون الـ « اس . ث » ابطأ ، ولحق به الـ « هـ . اكس ـ ٢٢٩ » الاسرع ، شيئا فشيئا ، بحيث انه اصبح عدد كبير من السفن (روسكيل) مجمّعا في حيّز ضيّق كثيراً .

عندئذ انقضّت الغوّاصات الـ ٣٨ مثل ذئاب ، اولاً على موكب « هاليفاكس » ثم على موكب « سيدني » وأخيرا على الاثنين المجتمعين معا . ولم يكن هناك في الليلة الأولى حماية جوّية من ١٦ الى ١٧ ، واستثمرت غوّاصاتنا هذه المناسبة الملائمة .

وكان القمر ، البدر تقريبا ، يجعل الهجمات على سطح الماء اكثر دقّة . في حين ، انه منذ هذه الليلة الأولى بلّغت الغوّاصات انها كانت قد اغرقت ١٤ سفينة اي ٩٠٠٠٠ طن .

وبدءاً من فجر ١٧ اقيمت حماية جوّية دائمة وعُزِّز عدد الخافرات بوجه خاص . وتغيّر الطقس من هدوء نسبي مصحوب برؤية متغيّرة جداً حتى عاصفة الشمال الشرقي مع بحر هائج جداً مما اعاق تقدُّم غوّاصاتنا .

واستمرت المعركة من ١٦ الى ١٩ آذار (مارس) في النهار كما في الليل . وفي ١٩ دمّر هجوم جوّي الغوّاصة يو ـ ٣٨٤ (الملازم البحري فون روزنبرغ ـ غروزنسكي Von Rosenberg-Gruszynski) . وتعرّضت كل الغوّاصات الاخرى تقريبا للقنابل والقذائف وعُطبت اثنتان بخطورة . ولكنها اغرقت ٢١ سفينة أي ١٤١٠٠٠ طن زائد خافرة واضرّت بخافرات اخرى . وكان ذلك اعظم نصر حُقِّق لغاية ذلك الحين في هذا النوع من المعارك او كما قال « روسكيل » « مصيبة خطيرة جداً بالنسبة لقضية الحلفاء » .

ولقد اثّرت هذه الهزيمة بشدّة في قيادة البحرية البريطانية : « وكتبت فيما بعد ، لم يصبح الالمان في اي وقت ، بهذا القدر من القرب لقطع المواصلات بين العالم الجديد والعالم القديم كما في غضون اول عشرين يوماً من آذار (مارس) ١٩٤٣ .

ويروي روسكيل « لا يمكن تأمّل هذا الشهر دون الاحساس بنوع من الذعر امام الخسائر التي تكبّدناها . وارتفعت في غضون العشرة ايام الأولى في مجموع القطاعات الى ٤١ سفينة وفي العشرة ايام التالية الى ٥٦ . ولقد اختفى في غضون هذه الايام العشرين اكثر من نصف مليون طن من الحمولة الاجمالية . وكذلك حدثٌ اخطر : أُغرق حوالى ثلثي هذه السفن في مواكب » .

واعلنت قيادة البحرية « نحن نتساءل ، بعد الأزمة ، ما اذا كان لا يزال باستطاعتنا اعتبار نظام المواكب حمايَة اكيدة » .

ويتابع « روسكيل » ، « كان نظام المواكب قد شكّل حجر الزاوية في استراتيجيتنا البحريَة في غضون ثلاث سنوات ونصف . فبمَ سنحتمي اذا

ما فقد فاعليته ؟ وكانت قيادة البحرية تجهل ذلك . واضحى عندها الاحساس ، رغم ان احداً لم يعترف به ، بأنها كانت وجها لوجه مع الهزيمة » .

ولكن كان ينبغي على هذه الانتصارات المحقّقة في خلال هذا الشهر ان تكون الانتصار الاخير المشار اليه في هذا النوع من المعارك .

وفي ٢٦ آذار (مارس) شوهدت حاملة طائرات في المواكبة القريبة من الموكب المتقدِّم نحو الغرب ، ومنعت اجهزتها الغوّاصات من الاقتراب .

وفي اليوم نفسه ، ووفق حساباتنا ، كان ينبغي على موكب « هاليفاكس » الظهور بعيداً الى الجنوب الشرقي . وهذه المرّة ، « فكّرنا بالدرجة الصحيحة » ونقلنا بدقة غوّاصاتنا التي اكتشفته في ٢٨ . حينذاك بلغت العاصفة عنفا « يسمح بوصفها بالاعصار » . غير انني عملت على متابعة العملية معتقدا ان الموكب كان سيتضرّر كذلك، وسيتشتت وكان هذا سيقدّم لنا فرصا ملائمة . ولكن ظهرت واحدة فقط ، فأُغرقت سفينة شحن زنة ٧١٧٦ طنا . وفضلا عن ذلك ان حالة الطقس منعت استعمال الاسلحة . وكان قبطان الغوّاصة يو ـ ٢٦٠ (النقيب البحري « بوركهولد Purkhc!d ») قد دوّن في يومياته :

« ٢٨ آذار (مارس) ١٩٤٣ : ـ الجنوب الغربي الثاني ، اعصار ، بحر ٩ . الساعة ٢٠,٣٠ . شاهدت سفينة شحن ، قدّرتها بـ ٨٠٠٠ طن ، واقفة في البحر على حوالى ٤٠٠٠ متر . بقيت على ميمنتها وقررت مهاجمتها على سطح الماء قبل حلول الليل . تحدّ الامواج الصاخبة والرذاذ الرؤية بميل او ميلين . قذفت في الساعة ٢١,٠٥ ، فأخطأت الهدف ، لأنني كنت قد اسأت تقدير سرعته وانحرافه . وكان هذا الانحراف قد بدأ بينما كانت سلسلة من الامواج القويّة قد افقدتني رؤيته . تابعت ، متوخياً دائماً مهاجمتها قبل حلول الظلام ، لأنه فيما بعد ، عندي فرص كثيرة بعدم العثور عليها ثانية بعد .

الساعة ٢٢ أوقفت المطاردة، واثناء التقدّم بأقصى سرعة بعكس البحر ، غطسنا تحت الماء مرّتين . فتخلّصنا بوضع كل العارضة وبتخفيض السرعة وبالمطاردة بالطوابير . لا استراحة في الطابق العلوي . وبعد نصف ساعة اصبحت انا شخصيا والحرّاس نصف غرقى : شُحنت خمسة أطنان من الماء في وقت قليل جدا ، من كوّة البرج ، ومكبّرات الصوت وخرطوم تهوية « الديزيل Diesel » .

« وتُبحر سفينة الشحن منتصبة بدقة في البحر ، في حين ينبغي عليّ غالباً مواربتها ، وتزداد المسافة ، فقرّرت والقلب متعب جدا الكفّ عن المطاردة .

حدث آخر يبيّن عنف هذا الاعصار : لقد انقلبت سفينة العميد البحري يعني سفينة قائد الموكب .

وفوجئنا لدى اكتشاف ان الطائرات كانت تتابع مهمة الحماية . وفي الحقيقة ، كانت تجد نفسها بشكل ظاهر في استحالة تنفيذ هجمات دقيقة ضد غوّاصاتنا ولكنها اجبرت هذه الاخيرة على السير بسرعة اقل من الموكب . وعندما خفّت العاصفة ، بعد بضعة ايام ، كانت غوّاصاتنا تجد نفسها في الوراء اكثر مما ينبغي لامتلاك فرص النجاح بعد . اذاً ، حرمنا الطقس السيىء من عملية تبشّر بالخير .

وفي الحقبة نفسها ، علمنا من احدى طائراتنا ، ان موكباً متّجهاً الى الشمال كان غربي الشاطىء الاسباني على مستوى رأس « فينيستر Finisterre » . استُخدمت ضده غوّاصة يو - ٦٦٢ (النقيب البحري « مولير ، هينز ايبيرهارد Müller, Heinz Eberhard ») والغوّاصة يو - ٤٠٤ (النقيب البحري « فون بولاو Von Bülow ») اللتان كانتا بطريقهما الى قطاعاتهما . وأغرقت منه اربع سفن أي ٢٣٨٣٠ طنا وتضرّرت واحدة زنة ١٧٤ طناً .

وتوجّب على غالبية غوّاصاتنا في الاطلسي الشمالي بعد العملية في

العاصفة ، التزوّد بالـوقود في البحـر وسلوك طريق العـودة . ولم يبق الاّ مجموعة في حـالة العمـل . أرسلت ضد مـوكب « هاليفـاكس » التالي ، واكتشفته ولكنها لم تُغرق منه الاّ ستّ سفن أي ٤١٩٤٩ طناً ، لأن اجهزة احدى حاملات طائرات الموكب منعت عدداً معيّنا من بلوغ موقع متقدّم بما فيه الكفاية .

ونحن نعلم الآن ، ان الخصم قد عزّز آنذاك قوّات الحماية كثيرا . وباشرت الخدمة حاملات طـائرات المـوكب التي هي في تطوّر منـذ زمن طويل، في آذار (مارس) وسدّت نهائيا « ثقب الهواء »«اسم مُعطى لقسم من الاطلسي حيث لم تكن تبلغه الحراسة الجوّية »، مؤمّنة بذلك الحـراسة الدائمة للمواكب . وتدخّلت في آن معاً « مجموعات اسناد » اكثر عددا . وكانت تتضمّن اربع او خمس قنّاصة غوّاصات متخصصة ، بأمـرة عقيد بحري ، كقاعدة عامة ، وكانت مدرّبة للعمـل باتصـال وثيق تكتيكيا ، وكانت مهمتها تعزيز حراسة كل موكب مهاجم . وكان يمكنها ايضا ، في حال اعتراضها غوّاصة ، التخلّي عن هذه الحراسة ، من اجل مطاردتها قدر المستطاع لغاية تدميرها . وكانت الحراسات العادية تتخلى بسرعة اكثر مما ينبغي عن مثل هذه المطاردات نظرا للقلق من الابتعاد عن السفن التي كانت تحميها .

ورجّح حينذاك عامل ثالث كفّة الميزان لصالح اخصامنا : فلقد ازداد عدد « القاذفات بمدى عمل كبير جدا Very Long range aircrafts » .

واتاحت الانتصارات الرائعة التي فازت بها غوّاصاتنا في الثلاثة اسابيع الاولى من شهـر آذار (مارس) ١٩٤٣ ، الفـرصة لمناقشات بـين قيادة البحرية ووزارة الطيران البريطانية . وكانت قيادة القاذفات وقيادة الاركان العامة تعتقدان انه كان ينبغي « على سيرورة الاستنزاف » الضمان الأكيد للنصر برأيها ، الاستمرار بقصف متواصل للاهداف الارضية .

وكانت قيادة البحرية تجيب بحدّة ، ان فن التخطيط العظيم يتضمّن

استعمال كل القوّات لخدمة الهدف العـام . والحالـة هذه ، كـان تدمـير الغوّاصات يشكّل الشرط الاولي لانجاز مخططات هجومية ضد اوروبا .

ويكتب روسكيل « كانت معـارضة المفـاهيم تتطلب مـوازنة نفّـذتها « اللجنـة المضـادة للغـوّاصـات » Anti-u-Boat-committee « لـرئيس الوزارة » .

وحكم « تشرشل » لصالح قيادة البحرية .

ويتابع « روسكيل » ، برأيي لقد نجونا بقليل جـدا ، من هزيمـة في الاطلسي في ربيع ١٩٤٣ . او لم نكن نتكبّدها بحيث ان التاريخ كان يعزو سببها الرئيسي لغياب اسطولين اضافيين من طائـرات « بمدى عمـل كبير جدا » في حماية المواكب .

هكذا اذاً ، في نهاية اذار (مارس) ١٩٤٣ حشدت الحكومة البريطانية قوّاتها لقهر الغوّاصات . وبعد ثلاث سنوات ونصف من الحرب كنا قـد اوصلنا بريطانيا الى حافة الهـزيمة في الاطلسي ، وذلـك فقط بنصف عدد الغوّاصات التي لم نكن قد توقفنا عن المطالبة بها . وكانت حملة الغوّاصات ، وبلا ريب ، كذلك الحرب بجملتها قد اتّخذت ، اذاً ، مجرى مختلفا تماما ، لو كنا قد بدأنا ببناء غوّاصات منها بتواتر حثيث عقب رفض المعاهدة البحرية الانكلو- المانية في ربيع ١٩٣٩ ، او على ابعد تقديـر ، في بدء الأعمـال الحربية ليمكن استعمالها قبل فوات الأوان .

وفي الحقيقة لم تكن حكومتنا قد حفظت اياً من دروس الحرب العالمية الأولى . ومن جديد كنا قد دخلنا الحرب بعدد غير كاف من الغوّاصات ولم نكن قد عملنا شيئا لتطويرها لأن الادارة السياسية ومستشاريها في الجيش والطيران كانوا يعتقدون بامكانية الفوز في البرّ بهـذه الحرب ، عـلى ابعد تقدير ، في نهايـة العام ١٩٤٢ ، حيث كـانت اكبر قـوى بحريـة تشكل خصمنا الرئيسي .

ويعود قبل كل شيء ، نجاح هـذه الوسـائل الـدفاعيـة الجديـدة او المعزّزة ـ حاملات طائرات المواكبة ، ومجموعات الاسناد ، وطائرات بمدى عمل كبير جدا ـ لانجاز رادار محسّن ، عامل على الموجة ١٠ سنتم . وكان يسمح بكشف ومهاجمة الغوّاصات على سـطح الماء في كـل ظروف الجـوّ والرؤية .

واصبح جليا التغيير الذي احدثه ، عبر عملية منفّذة في منتصف آذار (مـارس) ١٩٤٣ في انحاء « أسـور » ضد مـوكب امريكي مـرسـل الى المتوسط . وكان يجب محاولة كل شيء من اجل إغاثة مجموعاتنـا في رأس الجسر التونسي التي كان وضعها يتفاقم مع تقادم الزمن . وكذلك بذلنـا جهـدا لاكتشاف السفن التي كـانت تنقل تعـزيـزات وعتـادا لاعـدائهـا (مجموعاتنا) في الاماكن الخالية من المحيط .

وفي ١٢ آذار (مارس) تقدّمت المجموعة « انفرزات Anverzagt » المنتشرة بحاجز على ٥٠٠ ميل جنوب غربي « أسور » ، نحو الغرب لقتال واحد من هذه المواكب . رأته الغوّاصة يو ـ ١٣٠ (الملازم بحري « كيلير Keller ») وبلّغت عنه في المساء نفسه ولكنها دمِّرت في اثناء تلك الليلة . وامكن استعادة الاعتراض ثانية في ١٤ ، بعد تشكيل خط انارة جديد .

وكانت حينذاك تسع غوّاصات بالقرب من الموكب ولكنها لم تنجح في الاقتراب من سفن النقل . ومع ذلك لم يكن يوجد اية حراسة جوّية ولكن مدمِّرات الموكب قد كشفتها في الرادار منذ ان ظهرت في الافق ، يعني على مسافة ما بين ١٠ و١٥ ميلا وصدّتها وطاردتها بالقنابل .

وامام هذا الوضع ، امرنا الغوّاصات بالاعتراض على دخان السفن او باجهزتها الكشفية الخاصة دون الدخول في مدى اجهزة المدمِّرات ، وبعد بلوغ موقع متقدّم بما فيه الكفاية كانت ستغطس قبل ملاحظة رأس الموكب وستهاجم من تحت الماء . طبعا كانت فرصها بالنجاح ستنقص بشدة لأن الموكب كان يُجري تعرّجات .

ومع ذلك تم الحصول على نتائج . فلقد اغرقت اربع سفن اي ٢٨٠١٨ طناً واضرّت سفنا اخرى منها . وبدءاً من ١٧ شاركت طائرات آتية من جبل طارق ، بالدفاع . والزم تدخّلها فضّ العملية في ١٩ الشهر .

وكانت هذه التجربة تبيّن انه ، على الأقل في مناطق الجوّ الهادىء ، الملائمة لعمل الرادار ، كانت المواكبة العائمة تكفي لوحدها لإعاقة اقتراب الغوّاصات على سطح الماء كثيراً ، وان لم يكن جعله مستحيلا .

ونجح ايضا قسم من المجموعة « انفرزات » في مهاجمة موكب في نهاية آذار (مارس) ما بين « الكاناري » والساحل الافريقي ، وفي اغراق ثلاث سفن بمناورات تحت الماء . وفيما بعد ، جعلت طائرات من البرّ ، الدفاع فعالاً جدا اذ انه في اثناء مطاردة من اربعة ايام لم تستطع غوّاصاتنا الاقتراب مطلقا . وتلقّت كلها تقريبا قنابل وقذائف . وتوجّب على ثلاث منها مصابة بخطورة ، الانكفاء نحو منطقة حيث لم تكن تمرّ اية سفينة .

حتى في القطاعات البعيدة ، مثلا جنوب شرقي « ترينيداد » لاحظنا النمو نفسه في فاعلية الدفاع بفضل الرادار . وافادت الغوّاصة يو- ١٥٠ (الرائد البحري « نيتزيل Neitzel ») من الفرصة الملائمة التي سنحت في ٨ آذار (مارس) في عرض بحر « كايين Cayenne » . وفي غضون مطاردة دامت يومين اغرقت من احد المواكب ثلاث سفن اي ١٨٢٤٠ طنا واضرّت خمس سفن اخرى اي ٣٥٨٩٠ طنا . اوضح حادث السفن الخمس التي لم تدمّر الاذى المُسبب لعملياتنا بالاشتغال السيىء للمشاعل المغنطيسية للطوربيدات . وكان هذا المشعل وحده يعطي الثقة في تدمير هدف بطوربيد وحيد .

وفي رأس الرجاء الصالح ، كمعدل وسطي لم تُغرق كل غوّاصة الا سفينة او سفينتين . ونجحت فقط الغوّاصة يو- ١٦٠ (النقيب البحري « لاسين Lassen ») في تدمير اربع سفن اي ٢٥٨٥٢ طناً والاضرار بسفينتين أي ١٥٢٢٤ طناً من موكب مصادف جنوبي « دوربان Durban » .

وفي اثناء معارك اذار (مارس) الكبيرة استنفدت اعداد مرتفعة من الغـوّاصات وقـودها وطـوربيداتهـا الامر الـذي اجبرهـا على العـودة الى قواعدها . ونتج عن ذلـك فراغ في الاطلسي الشمـالي مع مـطلع نيسان (ابريل) . وفي منتصف الشهر فقط تمركزت المجموعة « مايـز Meize » (قُرقُف) في الشمال الشرقي لرأس « راس Race » . واجتـازت آنذاك الاطلسي عدة غوّاصات اخرى في طريقها الى قطاعاتها . واكتشفت واحدة منها موكباً متّجها نحو الشرق ، عـلى مسافـة ٤٠٠ ميل الى الشمـال من « اسور » أي بعيدا الى الجنوب . وكان ذلـك الموكب « هـ. اكس ـ ٢٣٣ HX-233 » الذي كان قد أُمر بهذا التغيير المهم في الطريق من اجل تجنيبه الغوّاصات المفترضة على طريق الشمال .

فأرسلنا نحوه اربع غوّاصات اخرى مُبحرة على انفراد ، لحقت به بعد اربع وعشرين ساعة ، وبسبب الهدوء الدائم الذي يخيّم في هذه المنـطقة إكتُشِفَتْ في الحال بالرادار وهوجمت بالقنابل من قبل الحراسة التي كـانت تُعزّزها مجموعة الاسناد « اوفا Offa » « الموجودة في كل مكان » . واغرقت سفينة زنة ٧٤٨٧ طناً ولكنها خسرت الغوّاصة يو ـ ١٧٥ (الرائد البحري « برانس Bruns ») .

وسلك موكب آخر متّجهاً نحو انكلترا هذه الطريق الجنوبية واكتُشف في ١٨ نيسان (ابريل) من قبل غوّاصة . وكان ينبغي على الانكليز العلم بـوجود المجمـوعة « مـايز » بعيـداً الى الشمـال . امتنعتُ عن مهـاجمته بالغوّاصات القلّة التي كانت في هذه الانحاء بسبب الطقس الهادىء وغير المؤاتي اكثر مما ينبغي . ودوّنت في مذكّراتي :

« تُسجَّل الخسائر المُتكبّدة في هذه المنطقة المرتفعة اكثر بكثير مما ينبغي بالنسبة للنتائج ، ضد مثل هذه العملية » .

السؤال الذي كان يطرح ، هو معرفة ما اذا كان يجب نقل المجموعة « مايز » التي كان الموكبان قد تفادياها سابقـا . وهل كـان الموكب التـالي

« هـ. اكس ـ ٢٣٤ » سيفعل الشيء نفسه او بالاحرى كان سيمرّ في الشمال لأن الموكب « هـ . اكس ـ ٢٣٣ » كان قد اتصل في الجنوب بغوّاصات ؟ وحلّت المسألة برقية مفكوكة الرموز من قبل الشعبة « ب » : انطلاقا من الرأس « راس » كان الموكب « هـ . اكس ـ ٢٣٤ » سيصعد مباشرة الى الشمال لتجنّب المجموعة « مايز » كذلك ولكن عبر الغرب .

فأرسلنا هذه المجموعة بسرعة قصوى نحو الشمال الشرقي واكتُشف الموكب في ٢١ نيسان (ابريل) . وفي آن معاً ، اكتشفت واحدة من غوّاصاتنا موكباً آخر متجها الى الجنوب الغربي وهاجمته . فدُمِّرت ثلاث سفن شحن أي ١٣٤٢٨ طنا ولكن الضباب والثلج اضاعا اعتراض الموكبين في سهرة هذا اليوم نفسه .

غير ان الغوّاصة يو ـ ٣٠٦ (النقيب البحري « تروثا Trotha ») التي كانت تُجري رحلتها البحرية الحربية الأولى عثرت ثانية على الموكب « هـ . اكس » في ٢٣ ونجحت في تَعَقّبه بمهارة فائقة ، رغم الدفاع والرؤية السيئة بحيث ان غوّاصات اخرى استطاعت الالتحاق في النهار . ولكن حالَ الطقس ـ الشتاء و البرد ، والثلج والضباب ـ دون الفوز بانتصار عظيم . وأغرقت سفينتان اي ١٧٣٩٤ طنا وتضررت ثالثة زنة ٥٣١٣ طنا ، وخسرنا الغوّاصة يو ـ ١٨٩ (النقيب البحري « كورير Kurrer ») والغوّاصة يو ـ ١٩١ (النقيب البحري « فيين Fiehn ») .

وكان حظّنا اوفر امام الـ « فريتاون Freetown » في نيسان (ابريل) ١٩٤٣ . ولقد دُمِّرت خمس سفن مبحرة على انفراد في الجوار القريب جدا من المرفأ . وبالاضافة لذلك ، قامت الغوّاصة يو ـ ٥١٥ (النقيب البحري « هينك Henke ») بمأثرة رائعة جدا :

« ٣٠ نيسان (ابريل) الساعة ٢١ . وعلى مسافة ٩٠ ميلا جنوبي « فريتاون » ابخرة في متناول النظر على ١٤٥ ، مسافة ١٥ ميلا . هذا موكب متّجه الى الشمال الغربي مؤلف من ١٤ سفينة شحن ضخمة ، محملة

بثقل ، بمتوسط ٦٠٠٠ الى ٧٠٠٠ طن ، محمي بثلاث مدمِّرات وخمس خافرات . ابتعد تحت غطاء من المطر القليل للمهاجمة من الوراء كون الدفاع قويّا اكثر مما ينبغي في المقدمة وعلى الجوانب . اكتشفت « بالميتوكس Metoxe » بقوّة ٤ بثّ استدلال على الموجة ١٤١ سنتم .

وما بين الساعة ٢٢,٥٦ و٢٣,١ ، في ليلة مظلمة جدا وبرق شديد ، قذفت ستة طوربيدات بعمق خمسة امتار ، على خمس سفن شحن وناقلة نفط . واصابت كلها الهدف . ورمت خافرات الميمنة قنابل مضيئة وقذفت صواريخ مدمِّرة بانحناء صفر وخافرة ومدمِّرة اخرى على اليسار . غطست ونزلت ١٧٠ مترا . قنابل بمدى متوسط ، ضجيج غرق قويّ ، حشوت ثانية ثلاثة انابيب قذف .

« اول ايار (مايو) - الساعة ١,٣٠ . سطح الماء . كنت قد وصلت مكان الهجوم ، حقل كبير من حطام السفن ممتدّ باتجاه الشرق الغربي . كثير من زوارق الانقاذ والطوّافات حاملة مصابيح . وتشحن الناجين خافرة كبيرة . حاولت عبثاً نسفها . لم اصادف اية سفينة متضرِّرة وانطلقت وراء الموكب .

« الساعة ٥,١٣ استعدت الاعتراض في ليلة مظلمة كثيرا وبدأت الهجوم من جديد من المؤخّرة .

« الساعة ٥,٤٠ ، قذفت ثلاثة طوربيدات بعمق ٧ امتار على ثلاث سفن شحن ضخمة التي ، لإصابتها ، بدأت تغرق . . .

« الساعة ٥,٤٠ قنبلة مضيئة وصاروخ ، مدمّرتان بانحراف ضئيل . غطست ، ونزلت فقط على ٨٠ مترا . قنابل ومعماق . اغطس بعمق اكثر . طبقات ماء ملائمة في هذه المنطقة الساحلية ، لم اكتشف . ضجيج وغرق سفن في الميمنة . عدة قنابل بعيدة » .

هذه هي ببساطتها ، رواية « هينك » ولكن اعتقد انه ، حتى

الجاهل ، يفهم اية مهارة واية رباطة جأش خارقة تتوجبان للحصول على نجاحات مماثلة . وبالبساطة نفسها بلّغ عن تدمير ثماني سفن مقدّرة سعتها بـ ٥٠٠٠٠ طن . ووفق الارقام المنشورة من قبل الانكليز كان الامر يتعلّق بوضوح بثماني سفن مقدَّرة سعتها بـ ٤٩١٩٦ طنا .

منذ البدء لم اكن اتوقف عن تكرار القول لقباطنتي :

ـ كونوا دقيقين وحذرين في تقديراتكم نحن اسرة شريفة !

وفي هذه المناسبة لم يكن من الممكن الالتزام بذلك افضل من « هينك » .

وفي نهاية نيسان (ابريل) اختفى فراغ الغوّاصات في منطقة العمليات . وكانت اربع مجموعات جاهزة في اول ايار (مايو) . هيّأناها على طرق المواكب التي كانت تجربة الاسابيع السابقة قد جعلتها مفترضة .

ومن اول ايار (مايو) لغاية ١٣ منه ، بحثت عبثاً ثلاث من هذه المجموعات ، شرقي « الارض ـ الجديدة » عن موكب كانت احدى الغوّاصات قد اكتشفته بالتوجيه الاشعاعي . فتجنّبها هذا الموكب من الغرب منفِّذاً تحويلا ممتازا للانظار ـ ابتعدت مجموعة اسناد نحو الشرق ورمت قنابل انارة ـ الذي شدّ غوّاصاتنا في اتجاه خاطىء .

ففي حين كنا ننوي تحريك تشكُّلنا الضال سابقا ، ظهر موكب آتٍ من الشرق في وسطه الملائم ، خالقاً وضعاً مؤاتيا للغاية .هاجمت احدى عشرة غوّاصة في غضون الليلة الأولى واغرقت خمس سفن . بلا ريب تفرّقت السفن الاخرى لأننا لم نجد في اليوم التالي الاّ بضعة مجموعات محروسة بشدّة بمدمِّرات . وكما نعرف اليوم ، التحقت خمس من هذه السفن بـ « سان جان الارض ـ الجديدة » والحقت كذلك بمجموعة المواكبة الاولى مقدّرة بخمس سفن حربية . وأتت من « ايسلندا » طائرات بمدى عمل بعيد . وزغم هذا الدفاع القادر بامتياز ، أُغرقت اربع سفن اخرى في نهار ٥ أيار (مايو) . وفي المساء كانت خمس عشرة غوّاصة تعترض الامر الذي كان يتيح انتظار

نتصارات جديدة ، وربما بثمن باهظ في غضون الليل .

وكنت قد دوّنت في مذكّراتي، « قبل ساعتين تقريبا من حلول الظلام استقرّت فجأة ضبابة وتكثّفت بسرعة مبدّدة فرصنا في النجاح . ففقدت الغوّاصات تقريبا كل اعتراض وشوهد الموكب للمرّة الاخيرة في الساعة ٤ صباحا . ولو كانت هذه الضبابة قد وقعت ما بعد ستّ ساعات كنا سنقوم بلا شك بتدميرات اخرى ولكنها منعت كل هجوم . ولم تتلقَّ الغوّاصات الخمس عشرة الاالقنابل وقُصفت ستّ من بينها بمدافع المدمّرات التي لم تكن تشتبه بوجودها ، وكانت توجد بشكل ظاهر في حالة نقص خطير ، بدون وسيلة للتهرب من الاكتشاف .

والغينا العملية . وخسر العدو ١٢ سفينة اي ٥٥٧٦١ طناً ولكن كان علينا ان نحزن على الغوّاصات السبع . ولم تكن خسائر بهـذا القدر من الارتفاع مقبولة مطلقا ، وكذلـك فلقد اعتبـرتُ هذه المعـركة كهـزيمة . واستخلصت منهـا نتيجة اخـرى : لا يجعـل فقط الكشف بـالـطائـرات والخافرات هجـومات غـوّاصاتنـا صعبة للغـاية ولكن يـوفر ايضـا للعدو الامكانية ، التي يبدو انه استثمرها الى الحد الاقصى ، في اكتشاف تشكّلنا والتهرُّب منه .

اذاً فهو قادر ان يُفقد الغوّاصة صفتها الأكثر جوهرية : « عدم قابلية الحجز » .

وكما نعرف اليوم ، كانت الخافرات مزوّدة آنذاك برادار جديد عامل على الموجة ١٠ سنتم التي لم تكن اجهزة الاستقبال في اجهزتنا اللاسلكية تتيح اكتشافها . اذاً ، كانت غوّاصاتنا تفاجأ دائماً، ولم يكن من الممكن بعد مهاجمة المواكب في رؤية سيئة الاّ بقدر ما كانت ستمتلك جهاز استقبال ، مسجِّلا البثّ على طول الموجة الجديدة .

ومن ٩ لغاية ١٣ ايار (مايـو) قمنا بـالتجربـة نفسها مـع الموكبـين « هـ . اكس ـ ٢٣٧ » و« اس . ث ـ ١٢٩ » . وفي حالة هذا الاخير مثلا ،

لما كانت ظروف الرؤيـة ممتازة « كُشفت وصُـدَّت احدى عشـرة غوّاصـة مُعترضة ، في النهار ، من قبل الخافرات كما دوّنت في مذكّراتي . وكانت النسبة المئوية قد ارتفعت استثنائيا . ويبـيّن ذلك انـه توجّب عـلى العدو اكتشاف كل الغوّاصات الموجودة في الجوار بدقّة مدهشة . وكون الأمر لم يكن قد حدث قطعاً بهذه الدرجة ، ليس مستبعدا ان يكون الانكليز قد عملوا بجهاز كشف من نوع جديد ، عامل بنجاح بشكل خاص . . » .

واغرقنا فقط خمس سفن لهذين الموكبين اي ٢٩٠١٦ طنا ولكننا خسرنا ثلاث غوّاصات . واعاقت كثيراً اجهزة حـاملة الطائـرات « بيتر Biter » الهجومات اثناء ثاني نهار العملية ، في حين تبيّنت المواكبة فوق سطح الماء قدرتها على ايقاف هذه الهجومات بكشفها المبكِّر جدا لغوّاصاتنا .

وكذلك تجلّى التفوّق المكتسب من قبل الدفاع العدو ، بوضوح اكثر ، عنـد التقـاء المـوكبين التـاليـين : المـوكب « اس . ث ـ ١٣٠ » والـ « هـ . اكس ـ ٢٣٩ » . فلقد قاومت المـواكبة بشكـل بارز بـاتصال مـع مجموعات الاسناد المدرّبة خصّيصا على مقاومة الغوّاصات وقد أُضيف الى ذلك الحراسة الدائمة الممارسة بأجهزة حاملات الطائرات ، والطائـرات ذات مدى العمل الكبير . واقع ان كـل الخافـرات كانت تملك رادارا من الطراز الجديد وقنابل اثقل ومقنبلات افضل . ولم يكن من الممكن بعـد مهـاجمة المـواكب . ولم يخسر المـوكب « اس . ث ـ ١٣٠ » والمـوكب « هـ . اكس ـ ٢٣٩ » اية سفينة ، ولم اعلم الاّ تدريجيا بخسائرنا الخاصة المُتَكبَّدة ، في هذه الايام الحاسمة من شهر ايار (مايو) ١٩٤٣ بالقرب من هذين الموكبين وعلى الطرقات المؤدّية الى كل قطاعات العمليات الاخرى وخاصة في خليج « غاسكونيا » وفي ممر « اسلندا » وفي الاطلسي الشمالي ، وكانت قد تعاظمت فجأة . وفي ٢٢ أيار (مايو) كانت ٣١ غـوّاصة من غوّاصاتنا قد سبق ان دُمِّرت ، رقم مرتفع بشكل مخيف ، فاجأنا كُلياً ، لأنه رغم اكبر فاعلية للدفاع العدو لم نكن قد لاحظنا ازدياد خسائرنا . ولقد كانت بالنسبة المئوية للغوّاصات الموجودة كل شهر في البحر :

١٩٣٩	١٧,٥٪
١٩٤٠	١٣,٤٪
١٩٤١	١١,٤٪
١٩٤٢	من كانون الثاني (يناير) لغاية حزيران (يونيو) ٣,٩٪
١٩٤٢	من تموز (يوليو) لغاية كانون الأول (ديسمبر) ٨,٩٪
١٩٤٣	من كانون الثاني (يناير) لغاية آذار (مارس) ٩,٢٪

اذاً ، كانت الخسائر الأكثر شدّة ، خسائر الاشهر الاولى لبدء الأعمال الحربية الامر الذي كان ينتج عن نواقص الغوّاصات التقنية وقلّة تجربة الطواقم ، واضعفها ، خسائر النصف الأول من عام ١٩٤٢ عند القتال في المياه الامريكية حيث الدفاع لم يكن منظماً .

اذاً ، بوضع هاتين العقبتين جانبا ، كنا قد خسرنا لغاية نهاية ١٩٤٢ ١١,٢٪ من الغوّاصات الموجودة كل شهر في البحر وبالتالي كانت خسائر النصف الثاني من عام ١٩٤٢ تظلّ ادنى من هذا المعدّل .

ومنذ بدء عام ١٩٤٣ ، كان الجهد قد وُجِّه بشكل خاص ضد المواكب . وهذا ينجم عن النسبة المئوية للدمار المسبب لهذه الاخيرة بالنسبة للمجموع . وقد كان في النصف الثاني من عام ١٩٤٢ ٣٩٪ وبلغ ٧٥٪ في الثلاثة اشهر الأولى من عام ١٩٤٣ . مع ذلك كانت خسائرنا قد زادت قليلا منتقلة من ٨,٩ الى ٩,٢٪ . ولم يكن بوسع اي شيء ان يسمح بتوقّع النمو العنيف الذي كنا نلاحظه .

ولقد سبق ان عرفنا ، مرارا ، هزائم وازمات . وهي محتومة في الحرب ولكن كنا نذلّلها دائماً لأن غوّاصاتنا كانت تحافظ على قيمتها في المعركة ، وكان الوضع يتغيّر . وكان الرادار ومحاصة رادار الطائرات ، يلغي عمليا هذه القيمة بالنسبة للهجومات على سطح الماء . ولم يعد بعد تكتيك قطيع الذئاب قابلا للتطبيق في الاطلسي الشمالي ، مسرح العمليات حيث كانت الحراسة الجوّية الاشدّ . وقبل استئنافه كان يجب اعادة القيمة لغوّاصاتنا .

واستخلصت من ذلك ، النتائج ، اثناء اخلاء الاطلسي الشمالي . ففي ٢٤ ايار (مايو) امرتُ الغوّاصات ببلوغ منطقة جنوب غربي « اسور » مع اخذ كل الاحتياطات الضرورية .

وكنا قد غُلبنا على امرنا في معركة الاطلسي .

ويكتب « روسكيل » لم تبلغ المعركة في اي وقت الضخامة نفسها ولا في اي وقت اصبحت نتيجتها متأرجحة كما في ربيع ١٩٤٣ . اذاً ، من الحقّ التأكيد بأن النصر الذي سبق ان حُقّق شكّل احد منعطفات الحرب الحاسمة .

« وبعد خمسة واربعين شهرا من القتال المتواصل ، بعنف وضراوة سوف لن يكون باستطاعة الاجيال القادمة تصوّرها ، كان الدفاع على سطح الماء والجوّي المنظّم من قبل اكبر قوّتين بحريتين في العالم قد اخمد حرب الغوّاصات ، قبل كل شيء ، بفضل الرادار الجديد .

الفصل الثاني عشر

عـمـلي بـوصـفي قـائـداً عـامـاً لـلبـحـريـة

١ ـ مسألة العتاد

بعد مباشرتي لوظيفتي كقائد عام ، لم يطرأ أي تغيير اساسي على المهام المحدّدة للبحرية .

وكان وجود الشعب الانكليزي ، نفسه ، يتعلّق بمواصلاته البحرية ، وكان الحفاظ عليها سالكة يشكل الشـرط المسبق لكل خـطة الحرب من جانب الانكليز والاميركان .

وكانت القوّتان البحريتان الكبيرتـان تمتلكان طـاقة هـائلة . وتكمن المشكلة بالنسبة لهما ، بنقل رجال وعتاد عبر البحر الى حيث كانتا بحاجة لذلك ، وكان ذلك حجر الزاوية لكل عملهما .

وكما في السابق ، توجّب على هدفنا الرئيسي منعها عن ذلك ، بكل الوسائل التي كانت بحوزتنا ، وبعبارة اخرى ، بقيت ملاحقة السفن المهمة الاساسية للبحرية الالمانية ، وبقيت الغوّاصات من بين هذه الوسائل الأكثر فعالية بما لا يُقاس . واصبح همّي الأول اذن ، تكثيف حرب الغوّاصات في كل حدود الممكن .

ولم يكن خصومنا في ذلك الوقت ، يرون الوضع بشكل مختلف . ففي كانون الثاني (يناير) ١٩٤٣ ، في مؤتمر « كازابلانكا Casablanca » اتفقوا على ان : اول هدف للحلفاء يجب ان يكون القضاء على الغوّاصات وان تكون اهم اهداف الهجوم الجوّي قـواعد الغـوّاصات والاحـواض حيث كانت تصنع .

وفي شباط (فبراير) اللاحق ، رددت الصحافة البريطانية اصداء هذه القرارات : لقد وصفت الغوّاصة بأنها « العدو رقم ١ » وطالبت بتركيز الجهود للفوز نهائيا بمعركة الاطلسي . وكان على هذه الجهود الآّ تتناول فقط القتال المباشر بل كذلك بناء السفن التجارية .

وكنا نعتقد آنذاك ، انه بوسع الانكليز والامريكان ، منذ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٤٢ ان يبنوا اكثر مما كنا ندمّر ، وحَسَبنا ان وزن بحريتهم كانت ستزيد حوالى ٥٠٠ الف طن في كانون الأول (ديسمبر) وكانون الثاني (يناير) .

وكما نعرف اليوم ، لقد كنا مخطئين . فهذا الوزن لم يكفّ عن التناقص حتى تموز (يوليو) ١٩٤٣ وبدءاً من ذلك الحين فقط ، بدأت الانشاءات الجديدة تفوق التدميرات .

« ولو لم يكن قد تحقّق هذا الانتصار في بناء السفن التجارية ، يكتب « روسكيل » ، لذهبت سدى التضحيات المقدّمة من قبل مدمّرات الحراسة والطيران وطواقم السفن التجارية ، ولقد بقي النصر النهائي متأرجحاً طالما كان العدو يغرق من السفن اكثر مما كنا نستطيع ان نبني . ولقد كان الالمان يدركون ذلك تماما » .

ونظراً لقناعتنا الخاطئة ، كنا نعتقد ، منذ شباط (فبراير) ١٩٤٣ اننا لم نكن نستطيع مطلقا ان ننتصر في حرب الوزن هذه ، ضد اكبر قوّتين بحريتين . ومن المحتمل جدا ، انه كان قد فات الأوان كثيرا . فالحكومة الالمانية ما عرفت كيف تخوض معركة الاطلسي بكل الفعالية الضرورية منذ بداية الأعمال الحربية ولا حقّقت في الوقت المطلوب الوسائل اللازمة لتكسب المعركة . غير انه ، حتى وان لم نكن نستطيع ان نأمل بقطع خطوط المواصلات البحرية ، جذرياً ، كان يتوجب متابعة هذه المعركة لأنها كانت ما تزال وسيلتنا الهجومية الوحيدة وكانت تسمح دوما بانزال خسائر جسيمة بخصومنا .

ومن حيث الوضع العام ، فقد كنا في شباط (فبراير) ١٩٤٣ في حالة الدفاع : على الجبهة الشرقية امام الضغط السوفياتي الساحق ، وعلى « رأس الجسر Tête de pont » التونسي امام هجمات الانكلو - ساكسون . وكانت حرب الوزن مفيدة ، حتى في هذه الميادين ، وذلك بتخفيض مؤونة افريقيا الشمالية وبالتأثير على تسليمات العتاد المهمة المقدّمة الى روسيا من حلفائها .

وكان دفاع العدو قد تحسّن لدرجة لم نعد نستطيع معها ان ننزل خسائر ملموسة في معركة الاطلسي ، وكان يتوجّب الاّ نُخفّف متابعة ضغطنا على خطوط المواصلات البحرية وذلك من اجل تجميد الخصم وتحديد الوسائل التي كان يمكنه استخدامها في موضع آخر .

وكان يُقرأ في مُذكّرة صيغت بهذا الصدد من قبل قيادة اركاني : « ان القطع البحرية المتعدّدة المستخدمة في القتال الحيوي ضد الغوّاصات تتطلّب كمية ضخمة من العديد والعتاد وتمتصّ قسما مهماً من طاقة الحرب . فلو كفّ التهديد المفروض بحرب الوزن فإن كل هذه الطاقة كانت ستصبح حرّة لتستخدم في جهة اخرى » .

وكان لهذا التثبيت للوسائل العدوّة ، مضاعفاته ليس فقط على الوضع البرّي وخاصة الجوّي ، ولكن ايضاً في ميدان الحرب البحرية . فما ان يتوقف حتى يستطيع العدو ان يتصرف بعدد مرتفع من القطع الخفيفة لمهاجمة مواصلاتنا البحرية نفسها ؛ ولكان تمّ التفوّق على دفاعنا الساحلي وهو سابقاً ضعيف جدا ، ولكانت النروج التي يتوقف تموينها كليا على طريق البحر ، قد سقطت ، حتى بدون ان يتمّ اجتياحها .

وكان يتوجب اذن الحفاظ على التأثير الذي تمارسه حرب الوزن .

« حتى ولو توجّب على حرب الغوّاصات الاّ تتجاوز الصعوبات الحالية وتستعيد انتصاراتها السابقة ، يجب تركيز كل الجهود على الغوّاصات لأنها تُدمّر او تُثبّت قسما من الطاقة العدوّة اكبر بكثير ممّن استهلاك الوسائل التي

تجسّدها هي . . . »

غير انه كان للبحرية ايضاً مهام دفاعية . وكانت هذه المهام تتضمّن المراقبة والدفاع بالمدفعية عن الشواطىء المحتلّة من قبلنا والحفاظ على الطرقات في « المجال الساحلي » الواقع مباشرة امام هذه السواحل .

فمن الحدود بين النروج وفنلندا ، شرقي رأس الشمال حتى المياه الاقليمية السويدية في « سكاجيراك Skagerrak » كان علينا ان ندافع عن ۲۲۰۰ كلم من الساحل . وكان ساحل الدانمارك وهولندا وبلجيكا وفرنسا على المانش والاطلسي اطول . وكانت المهمة نفسها تفرض نفسها في البلطيق على الشاطىء الفرنسي على المتوسّط ، وفي « دلماتيا Delmatie » وفي اليونان وعلى القسم الذي كنا نحتلّه من ساحل البحر الاسود . وكانت البحرية هناك مسؤولة عن المرافىء ، بينما توجّب على الجيش تأمين الدفاع عن المجالات التي تتوسطها . وكنا نساعده في ذلك ببطاريات مدفعية مركّزة في اهمّ النقاط ، ولكن كان عليه ان يحضّر ويوجّه مجمل الدفاع عن الساحل .

وكانت مراقبة المجال الساحلي تتّسم بأهمية خاصة . فبدونها ما كانت تستطيع غوّاصاتنا ولا زوارقنا السريعة الدخول الى المرافىء ولا الخروج منها . وللمحافظة على هجومنا كان من الضروري حماية هذا المجال من الألغام والغوّاصات والطائرات العدوّة .

وكانت غوّاصاتنا لدى مغادرتها لقواعدها الى عرض البحر ، تُرافق بكاسحات الغام وطوّافات و« سبربريشر Sperrbrecher »[1] وكانت تُلاقي حراسة مماثلة اثناء العودة ، في مواعيد محدّدة ، لاجتياز المنطقة القليلة العمق الخطرة بنوع خاص . وعلى سبيل المثال ، كان هناك في عام ١٩٤٢ ، ١٠٢٤ مواكبة من هذا النوع ، بالاضافة الى غيرها ، وخاصة لحراسة تلك

---

(١) سفن خاصة معدّة لازالة الالغام بتفجيرها (ملاحظة من المترجم الى الفرنسية) .

التي تخترق الحصار والتي كانت تأتي بالمواد الأولية الثمينة .

وكان لقوّاتنا الخفيفة مهمة اكثر اتساعا ايضا في حماية خطوط المواصلات بين المانيا والبلدان المحتلّة ، حيث كان يمرّ تموين قوّاتنا المسلّحة ، وحيث كان يتمّ الاتصال الاقتصادي مع هذه البلدان . ومن هذه الناحية كانت النروج معزولة تماما . فالمواد المعدنية الآتية من « كيركنس Kerkens » و« نارفيك Narvik » ، ومنها معادن هامة آتية من « بتسامو Petsamo » « كالنيكل Nickel » والنحاس والالمنيوم ، كانت تمرّ بمحاذاة الشاطىء النروجي . وكذلك كانت حال واردات السمك الى المانيا ، والتي كانت مقدّرة في عام ١٩٤٣ بـ ٥٠٠ الف طن .

وفي عام ١٩٤٢ وفقط من اجل حاجات « الويرماشت » في النروج ، مرّ عبر الطريق البحري : ٢٣١١٩٧ جنديا و٨٩٧٤ عربة و٧١٩٢ حصاناً و٩٠٧٨٢٢ طناً من العتاد .

وكذلك كان يجب تأمين تموين القوّات المسلّحة في فنلندا وفي بلدان البلطيق ، وواردات المعادن الهامة جدا بالنسبة لصناعتنا وحركة المرور الاقتصادية على الشاطىء الدانماركي والالماني .

وفي بحر الشمال ، كانت الملاحة الساحلية تستخدم خاصة لايصال معدن الحديد السكندينافي الى مرافىء الشمال ـ الغربي من المانيا وهولندا ، حيث كان يُرسل من هناك عبر الانهار نحو المناطق الصناعية في رينانيا « Rhénanie » و« وستفاليا Westphalie » . وبالمقابل كانت تنقل الفحم و« الكوك Coke » الى اوروبا الشمالية . وكان اقتصاد البلدان السكندينافية في ذلك الوقت يتعلّق بكامله بالفحم الالماني .

وكان لدينا مهام مشابهة في البحر المتوسّط . وكان يتوجب تموين تونس و« كريت Crete » عبر المعارك المستمرة وحماية حركة المرور على الساحل الفرنسي على المتوسط وعلى ساحل اليونان . وحتى في البحر الاسود كانت قوات بحرية تحمي تموين الجيش .

وكانت مقدرة البحرية على انجاز هذه المهام تتعلّق بعدد وقيمة الوسائل التي كانت تتصرف بها ، أي بالمستوى الذي كانت الصناعة تصنع به هذه الوسائل .

ولم يكن يوجد بعد في مطلع عام ١٩٤٣ ادارة موحّدة لانتاج المعدّات الحربية . وكان يتوجب على البحرية والطيران ان تصنعا بنفسيهما المعدّات التي هما بحاجة اليها . وكان وزير التسليح « سبير Speer » يهتمّ فقط بحاجات القوات البرّية .

ولهذا فقد كان للبحرية احواض ومعامل معيّنة . وكانت طاقة الانتاج واليد العاملة المتخصّصة ، موزّعة بدقة بين قوى السلاح الثلاث . وكان « مركز التخطيط » وهو جهاز انشأته وزارة التسليح ويديره « سبير » ، وحيث كان الماريشال « ميلش Milch » يمثل « اللوفتواف » يوزّع المادة الاساسية ، الفولاذ .

ولم يكن للبحرية ، عند مباشرتي لمهامي ، ممثل في هذا الجهاز ، مع انه كان عليها هي ان تصنع عتادها مثل الطيران . وكانت ترسل طلبات حاجتها من الفولاذ ، خطياً وهي طلبات ما كانت تُستجاب الاّ جزئياً . ومن جهة اخرى ، كان من المحتّم ، ان يخفّ او على الأقل ان يتباطأ انتاج الغوّاصات وسفن الحراسة والاسلحة ، خاصة بعد تعرّضنا للقصف ، لأن المصانع التي تعمل من اجلنا لم يكن بالامكان نقلها الى مكان آخر او زيادتها .

وبطبيعة الحال كان سلاح البرّ وسلاح الجوّ « اللوفتواف » يهتمان فقط بمصالحهما ، وبما ان وزير التسليح وقائد الطيران ، كانا على مقربة من مصدر القرار ، فلم تكن البحرية تحصل ابداً على ما كانت تحتاجه .

وفي ٣٠ كانون الثاني (يناير) ١٩٤٣ ، لدى مباشرتي مهامي ، بلغني انه كان يلزمنا في شباط (فبراير) ٤٠ الف طن من الفولاذ زيادة عما كان مخصصا لنا . وبما ان « سبير » لا يستطيع تغيير التوزيع المقرّر سابقا ، بدون

موافقة « هتلر » تقدّمت من هذا الاخير بطلب زيادة ، ووافق عليه . ولم اكن بالطبع ، استطيع تجديد هكذا محاولة في كل شهر . لذلك لجأت الى دراسة واسعة جدا ، حول حاجات البحرية من الفولاذ .

وكنا في بداية الحرب قد استلمنا ١٦٠ الف طن شهريا ، و١٧٧ الفاً عام ١٩٤١ ، ولكن حصّتنا كانت قد تدنّت في عام ١٩٤٢ الى ١١٩ الف طن وذلك على الرغم من زيادة الانتاج العام . وهكذا لم تستطع البحرية ان تبني الاّ ١٩,٨ غوّاصة شهريا بدلا عن ٢٢,٥ غوّاصة كما كان مقررا . وكانت قد تأذّت اكثر السفن الخفيفة - « نسافات Torpilleurs » و« الزوارق المـزوّدة بمحـرّك واحـد Vedettes » و« الكـاسحـات Dragueurs » و« الطوّافات Patrouilleurs » و« سبربريشر Sperrbrecher » و« القوارب المسطّحة Chaland » والخ . . . وانخفض بناؤها بنسبة ٤٦٪ .

ولانجاز برنامجنا لعام ١٩٤٣ - دون الحديث عن الزيادات التي كنت اريدها والتي سأتحدث عنها ثانية - كان يلزمنا ١٨١ الف طن وهذا ما كان يمثل فقط ٦,٤٪ من الانتاج العام للفولاذ .

وقصدت « هتلر » مزوّداً بهذه الدراسة . فقرّر في ٦ آذار (مارس) ان تتلقى البحرية من بعد ٤٥ الف طن اكثر بالشهر الامر الذي كان يتيح على الأقل تغطية الحاجات الأكثر الحاحا .

وكانت مسألة اخرى ، مسألة اليد العاملة قد اثّرت سلبياً في المنشآت الجديدة وفي التصليحات . وكان حظر التصرف بالغوّاصات قد طال لعدم توافر العمال . وكان عدد الغوّاصات في البحر قد تناقص بشكل مواز لنفس رقم تدميرات الوزن . وفي عام ١٩٤١ ومطلع عام ١٩٤٢ كانت لا تزال النسبة بين عدد ايام البحر وعدد ايام الاقامة في الاحواض لغوّاصة ما من ٦٠ - ٤٠ . وكانت جهودي بوصفي قائداً عاما للبحرية قد بقيت دون جدوى ، نظراً لبقاء رئيس البحرية مكبلا بهذه المسألة مسألة اليد العاملة .

وكـان مصدر النقص يكمن في تجنيـد العمال المتخصصـين من قبل

القوّات البرية ، الامر الذي كنت اجده منافيا للصواب . ولذلك كان اولئك الذين كانوا يختفون يُستبدلون بعمال غير مهرة او بمبتدئين كان يجب تعليمهم مهنتهم بعناء .

وفي ٨ شباط (فبراير) عرضت هذا الوضع « لهتلر » وطلبت اليه اعفاء الشغيلة الضروريين لبناء الغوّاصات والسفن الحربية الاخرى والاسلحة ، من هذا التجنيد من قبل القوات البرية « كليا وبمنهجية » . وكنت قد قدّمت مشروع تنظيم في هذا الصدد ، وقّعه في ٩ بعد استشارة الوزير « سبير » والمشير « كيتل Keitel » .

وبفعل هذا الاجراء وبزيادة حصّة الفولاذ اصبحت الشروط الضرورية لتنفيذ برنامجنا لعام ١٩٤٣ متحققة . ولكن كان جليا جدا ان هذا البرنامج كان سوف لن يكفي للمستقبل ، امام تطوّر وسائل الخصم الهجومية والدفاعية . فكان ينبغي علينا قبل كل شيء زيادة عدد غوّاصاتنا لاستعادة مستوى فاعليتها القديمة على الأقل بما ان مردودها الفردي كان قد انخفض . وكان يجب بناء غواصات اكثر وبسرعة اكبر .

وقس على ذلك بالنسبة للزوارق السريعة . فكان الساحل الفرنسي من « المانش » ملائماً كثيرا لاستخدامها . وبالمقابل على الساحل الانكليزي ، كانت تتتالى السفن الآتية من الاطلسي ، والمتجهة نحو المرافىء المختلفة ، وتلك التي كانت تؤمن ملاحقة السواحل . وكان ينبغي علينا مهاجمتها مرارا بعدد من الزوارق مرتفع قدر المستطاع . والحال ان هذا العدد كان قد بقي على الدوام ضعيفا جدا ، فالانشاءات الجديدة تكاد تغطي الخسائر .

اذاً ، كان ينبغي ان يتناول الجهد الغوّاصات والزوارق السريعة .

وقد درست كذلك قيادة الاركان العامة وضع سفن الحماية والمراقبة . فهل كانت الانشاءات تغطي الخسائر هناك ايضا وهل كانت ستستمر بالقيام بذلك اذا ما هاجم العدوّ بشدّة اكثر مواصلاتنا على طول السواحل كما كان

متوقعاً ؟ وهل كان يوجد عدد كاف منها لتأدية مهام الحماية التي كانت بلا ريب ستتسع ؟

ولقد بيّنت الدراسة ان الخسائر كانت سابقاً تفوقها في اغلب اصناف السفن وان البرنامج المقرّر كان لا يكفي لتعويضها . اذاً ، امرت بتحضير برنامج اكثر تطوّرا. ونصّ هذا الاخير على بناء ٣٠ غوّاصة بالشهر بدل ٢٢,٥ و٧٢ زورقاً بالسنة بدل ٢٤ بدءاً من النصف الثاني من عام ١٩٤٢ وكذلك بناء ١٨ « نسّافة » و٧٤ كاسحة الغام كبيرة و٧٢ كاسحة الغام صغيرة و٣٠٠ طوّافة و٣٨ « سبيربريشر » و٩٠٠ قارب مسطّح بالسنة .

وكان يوفّق بين الضرورات العسكرية والامكانيات التقنية والصناعية . ولكن انجازه كان يتطلّب تخصيص البحرية بـ ٣٠ الف طن اضافي من الفولاذ بالشهر وكذلك بزيادة ٥٥ الف عامل متخصّص مع الاحواض الملائمة . ولم تكن حصّتنا في الانتاج العام للفولاذ ستزيد بعد عن ٨,٣٪ . وعرضت هذا المخطّط لـ « هتلر » في ١١ نيسان (ابريل) ١٩٤٣ . وتحقّق من ان ارقامنا كانت مبرّرة تماما ولكنه صرّح لي بأنه كان يعتقد بأنه من الصعب جداً سحب هذا القدر من العمال من الصناعة ، اذن كان من الأفضل تفويض هذه الاخيرة باجراء الزيادات المنصوص عنها . اما زيادة حصّتنا من الفولاذ فكان البتّ بها يتعلّق بوزير التسليح . ونصحني بالبحث مع « سبير » عن وسائل انجاز برنامجي دون انتزاع عمال من المؤسسات حيث كانوا يعملون ، وكان هو نفسه سيناقش مع « سبير » و« روشلينغ Röchling » و« دويسبرغ Duisberg » ليرى اذا ما كان من الممكن زيادة الانتاج العام .

ولقد دفعني هذا القرار للتساؤل عما اذا كان من الصواب في زمن الحرب ، ان تستمر البحرية بنفسها ببناء سفنها وبصناعة سلاحها في حين ان اكبر قسم من الصناعة كان خاضعا لسلطة وزير التسليح الامر الذي كان يُغيِّر جذريا ظروف زمن السلم . واردت تكوين فكرة واضحة في هذا الصدد قبل لقاء « سبير » .

وكان هذا الاخير يتصرّف بـ ٨٣,٣٪ من الطاقة الصناعية واما الباقي فموزّع بين البحرية والطيران . وكان يمكنه في حال دمار بعض المصانع اللجوء لمصانع اخرى ، في حين كما كنت قد قلت ، فإن وسائلنا كانت محدودة بدقّة الامر الذي كان ينتزع منا هذه الامكانية . ومن اجل اصلاح المؤسسات المقصوفة ، كان يهتمّ قبل كل شيء بتلك التي كانت تعنيه مباشرة ، ومن هنا كانت تولد صراعات المصالح مع البحرية .

اقتنعت بأن هذا التنظيم لم يكن منطقياً وكان يسبّب لنا اكبر ضرر . ففي زمن الحرب على السلاح الاهتمام فقط بالقتال . ويتعلق بوزير التسليح اشباع حاجاته المادية مع مراعاة موافقة الحكومة ، وبالتالي الحاق اليد العاملة والمواد الأولية الضرورية وبفضل اكبر مرونة في عمله ، تفادي العجز المحتمل .

وطلبت الى « سبير » اذا ما كان سيقبل مسؤولية اشباع الحاجات المتزايدة للبحرية . وبعد دراسة المسألة اجابني بالايجاب اذا كان « هتلر » يوافق على تعطيل جزئي للانتاج الصناعي المدني الامر الذي كان ضروريا من اجل عدم تخفيض برامج القوّات البرّية والطيران .

واعطى « هتلر » هذه الموافقة . وعليه عقدت اتفاقا مع « سبير » . وكان بموجبه ، هذا الاخير سيتعهّد ببناء سفننا . ولملاءمة هذه الاخيرة مع امكانيات صناعتنا كانت ستؤلّف « لجنة انشاءات بحرية » من ضباط ومهندسين من البحرية وممثلين عن الصناعة ووزير التسليح . وكان سيرأسها فريق اول بحري معينّ من قبلي . وكانت ستقوم ببناء السفن على اساس الضرورات العسكرية . وفي حال اختلاف وجهات النظر بين العناصر البحرية والآخرين كان سيحقّ لي البتّ في الامر ، هكذا كان سيُضمن ان الانشاءات كانت ستستجيب بشكل جيّد للقرارات المحدّدة من قبل البحرية .

وقد ادّت فيما بعد هذه اللجنة وعلى رأسها العميد البحري « توب

Topp » افضل الخدمات . ومنذ البدء ظهر انه حكيم ، وذلك باشراك ممثلي البنائين وممثلي مستعملي المستقبل . وكان المهندسون المدنيون يعرفون في الغالب طرقا جديدة وعملية اكثر في تحقيق رغباتنا الامر الذي كان يجنب التأخيرات والتغييرات في اثناء البناء . واعتقد ان مثل هذا التنظيم فعّال حتى في زمن السلم .

واقرّ « هتلر » اتفاقي مع « سبير » في ٣١ آذار (مارس) ١٩٤٣ وتكفّل هذا الاخير بتزويدنا بالغوّاصات لغاية ٤٠ بالشهر وكذلك عدد السفن الأخرى المطلوبة من قبلنا . وقد حدّدت معه تفاصيل التنظيم لانجاز « برنامج المنشآت البحرية لعام ١٩٤٣ » في وثيقة بتاريخ ٢٢ تموز (يوليو) ١٩٤٣ . أُلغِيَت مصلحة الغوّاصات الموجودة في قيادة الاركان العامة . وكان قد قام بكل ما بوسعه لغاية ذلك الحين من اجل تسريع بناء هذه السفن تحت اشراف العميدين البحريين « لانج Lange » و« كراتزنبرغ Kratzenberg » .

وكنا نريد الاستفادة من حسنات غوّاصة سريعة تحت الماء وليس عندها حاجة للعوم مُتخلِّصة بذلك من اجهزة الكشف العدوّة . فمنذ عام ١٩٣٧ كنا نأمل الحصول على هذه الغوّاصة النموذجية على شكل (غوّاصة « والتر Walter ») التي لم نكن قد توقفنا عن المطالبة بإيضاحها . ولمحاولة معرفة متى كان يمكننا الاعتماد عليها كنت قد عقدت اجتماعا في باريس في تشرين الأول (اكتوبر) ١٩٤٢ كان يحضره الاستاذ « والتر » والمهندسون المميّزون « شورير Schürer » و« بروكينغ Bröking » و« اولفكين Œlfken » و« واس Wass » الذين كانوا يديرون منشآت الغوّاصات .

ولسوء الحظ اثبت الاجتماع ان الغوّاصة « والتر » كانت غير جاهزة . ففي غضون السنوات الأولى للحرب كانت الوسائل مركّزة كلياً على انجاز النماذج المجرّبة وقلّما كانت قد تقدّمت ، اذاً ، من المستحيل التفكير ببنائها قريبا بسلسلة الشرط الضروري لظهورها على الجبهة بأسرع وقت ممكن .

وبالنسبة لي انا الذي كنت اتوقّع آنذاك تعزيز الدفاع العدو ، كان ذلك خيبة امل كبيرة .

غير انه في اثناء المؤتمر اقترح « شورير » و« بروكينغ » بناء غوّاصة كانت تتمتع بالأشكال الجانبية للـ« والتر » التي كانت قد اختبرت والتي بمضاعفة البطارية الحاشدة كانت ستملك سرعة كبيرة تحت الماء . وبرأيهم ، ما كانت هذه السرعة لتبلغ سرعة « والتر » ولكنها كانت ستكفي للمساعدة في الاستخدام التكتيكي ضد المواكب العادية . وفي ان معا اقترح الاستاذ « والتر » خرطوماً حائشا لإيصال الهواء الى « الديزيل » وتفريغ غاز « المنفس Echappement » مساعداً بادارة هذه المحرّكات تحت الماء ولغاية حتى بعض العمق . وكان يمكن بهذه الوسيلة انجاز « الغوّاصة الكاملة » . وكون كل عناصرها سبق ان عُرفت واختُبرت كان سيمكن استخدامها على الجبهة قبل الـ « والتر » بكثير .

وعُرضت عليّ تصاميم مثل هذه الغوّاصات في حزيران (يونيو) ١٩٤٣ . وكانت فجوة البطارية المضاعفة تتطلّب زيادة الزنة الى ١٦٠٠ طن . وكانت ستستطيع قطع «١٨» عقدة في غضون ساعة ونصف تحت الماء ، ١٢ الى ١٤ عقدة في غضون عشر ساعات ، كان ذلك تقدّماً هاماً ، بما ان الغوّاصات الموجودة كانت على الاكثر تبلغ ٥ او ٦ عقد وفقط في غضون خمس واربعين دقيقة ، وكان سيكفي للمناورة ضد المواكب التي كان العدو لا يستطيع رفع السرعة الوسطى الى اكثر من ١٠ عقد ، في مدى زمني متوقّع . وكان سيكفي كذلك لمساعدة غوّاصة على التملّص من مطاردة . وفي السرعة الصامتة ، كانت ستصبح قادرة على مواصلة سرعة ٥ عقد في غضون ستين ساعة . وعليه كانت ستُمنح بناء اصلب لتحمّل اعماق اكبر ، وكانت ستُجهّز بأجهزة تنصّت وكشف محسّنة . وفي هذه الاثناء كان سيُركّز « الشاخر Schnorchel » الذي بفضله كانت الغوّاصات ستستطيع شحن بطاريتها تحت الماء .

ولقد صمّمت على هذا النموذج « للغوّاصة المثالية » لأن انجازها كان سيصبح اسرع بكثير من انجاز « والتر » ، غير ان ذلك يجب الّا يعيق بدء تنفيذ هذه الاخيرة لأنها بسرعة الـ ٢٥ عقدة تحت الماء كان يتوجّب عليها تماما تثوير حرب الغوّاصات ، واستؤنف العمل بالنماذج الثلاثة قيد البناء الآن وتوقّع البرنامج احالة ٢٦ غوّاصة اخرى الى الاحواض في عام ١٩٤٣ .

والى جانب غوّاصة وزنها الاجمالي ١٦٠٠ طن مُسمّاة نموذج « واحد وعشرون XXI » وتُدعى « غوّاصة كهربائية » بسبب الدور الذي كانت تلعبه الكهرباء على متنها ، بنينا غوّاصة اخرى زنة ٣٠٠ طن النموذج « ثلاث وعشرون XXIII » . وكان بامكانها قطع ١٢ عقدة تحت الماء وكانت مرصودة للعمل على اعماق قليلة قرب الساحل الانكليزي لبحر الشمال وكذلك في المتوسط .

وكُلِّفت مصلحة المنشآت البحرية الموجّهة من قبل الفريق اول بحري « فوش Fuchs » ، بدراسة متى كانت الغوّاصات من هذين النموذجين ستستطيع مباشرة الخدمة على الجبهة بعدد كبير وما هي الطاقات في العديد والعتاد التي كان يجب تخصيصها لها . وكانت الخطّة التي حضّرتها تتوقع بناء غوّاصتي اختبار من نموذج « واحد وعشرين » وفي نهاية الثمانية عشر شهرا ستكونان جاهزتين واللتين بعد ايضاحهما كان سيعاد انتاجهما بغزارة ، لعدم امكانية عرض هذه المرحلة قبلا برأي المصلحة . اذاً ، كانت غوّاصتا الاختبار ستصبحان جاهزتين في نهاية عام ١٩٤٤ وكانت اوائل الغوّاصات الأخرى ستباشر الخدمة في نهاية عام ١٩٤٦ على أسرع وقت . وكانت الخطّة تفترض ان « هتلر » كان سيعطي للغوّاصات الاولوية المطلقة بالنسبة لكل المعدّات الحربية الاخرى وكنا سنستلم كل اللوازم واليد العاملة الضرورية . ولم نكن نُقيم وزناً للتخفيض المتوقع لامكانياتنا بالقصف الجوّي .

وبدت لي هذه المواعيد غير مقبولة وطلبت الى « سبير » تحضير برنامج

آخر لبناء هذه الغوّاصات الجديدة . وكان قد نُصّب على رأس شعبة المنشآت البحرية المشكّلة للتطبيق العملي لاتفاقنا ، « ميركير Merker » مدير عام مصانع « ماجيروس Magirus » . ولم يكن هذا الصناعي ذو الأهمية الرفيعة يأتي من صناعة المنشآت البحرية ولكن « سبير » كان قد اختاره تحت انطباع بأن مشاغلنا لم تكن تستخدم الطرق الحديثة ، مثلا نظام « البساط الدائر » في البناء . واقترح « ميركير » كذلك بناء الغوّاصات في مجموعها على رصيف للبناء ولكن بقطع كاملة التي كان انجازها سيُعهد لمؤسسات مؤهلة خاصة ، وكان التجميع فقط يحدث في الاحواض . اسلوب متبع آنذاك من قبل البناء الامريكي « كيزر Kaiser » للسفن التجارية . وكان ذلك يسمح بتوفير الوقت ، وفيما بعد حُسب ان الغوّاصات من نموذج واحد وعشرين المبنيّة قطعا ، كانت تتطلّب ما بين ٢٦٠ الف و ٣٠٠ الف ساعة عمل في حين كان سيلزمها بالطرق القديمة ٤٦٠ الف ساعة عمل . وكانت خطة « ميركير » تقضي بالانتهاء من اول غوّاصة نموذج « واحد وعشرين » منذ ربيع عام ١٩٤٤ . وبالاضافة لذلك ، كان يعتقد بامكانية تحمّل مسؤولية الشروع مباشرة بالبناء بغزارة . اذاً كانت هذه الغوّاصات الجديدة ستلتحق بالجبهة بأعداد كبيرة عند خريف ١٩٤٤ .

وجدت نفسي امام قرار صعب ، ومن المستحيل القبول بالمهل المرتقبة من قبل مصلحة المنشآت البحرية . ولكن كانت الطريقة المقترحة من قبل « ميركير » تشكّل شيئاً مجهولا . وكان الانتقال مباشرة الى البناء بغزارة يحتمل مخاطر هائلة بالرغم من ان العناصر الاساسية من وجهة نظر الهيكل والمحركات كانت معروفة تماما بالنماذج القديمة .

وطلبت الى المهندس العام « شورير » اذا ما كان لديه اعتراض على هذا البناء بالقطع ، ضبطا اذا كانت برأيه ، الهياكل المنجزة كذلك ستوفّر مقاومة كافية لانفجار القنابل ، فلم يبدِ اي اعتراض . اذاً ، قبلت خطّة « سبير » وعرضتها للإقرار من « هتلر » في ٨ تموز (يوليو) ١٩٤٣ . وأقرَّ الانتقال لبناء نماذج واحد وعشرين وثلاثة وعشرين .

« وتبقى الخطة مرتكزة على انهاء الاربعين غوّاصة في الشهر ، وينبغي على هذا التحوّل المطلوب الاّ يسبب انقطاعا في هذا التواتر » .

ومنذ ذلك الحين ، تحمّل وزير التسليح المسؤولية كاملة في انجاز البرنامج . ولقد عملنا كل ما في وسعنا لزيادة وتسريع منشآتنا . وماذا كانت النتائج ؟

اوقفت هذه الخطّة في الحقبة التي كانت فيها الهجمات الجوّية على الصناعة الالمانية لا تزال ضعيفة نسبيا ، ولكن توجّب على تنفيذها ان يتمّ تحت وابل القنابل التي تكثفت بدءاً من خريف عام ١٩٤٣ . ولم يعد أي تقدير طويل الامد ممكنا بعد . وقد الزمنا باستمرار تدمير المؤسسات الصناعية وطرق المواصلات بسُبُل جديدة. وتوجّب دوما تغيير مهل انجاز العناصر المختلفة المستعملة للبناء الامر الذي تمّ بتفاهم بين المدير العام « ميركير » والفريق اول بحري « باكينكوفلير Backenköfler » رئيس المصلحة المناظرة في قيادة الاركان العامة. ورغم هذه الشروط غير الملائمة كثيرا توصلنا مع ذلك لزيادة وسائل البحرية ولكن لا بكل الاتساع ولا في المواعيد المحددة .

وفي غضون المنتصف الثاني من عام ١٩٤٤ باشرت الخدمة ٩٨ غوّاصة من النموذجين واحد وعشرين وثلاث وعشرين و٨٣ في غضون الاشهر الثلاثة الاولى من عام ١٩٤٥ . ومن كانون الثاني (يناير) الى آذار (مارس) ١٩٤٥ بلغ معدّل الانتاج الشهري من الغوّاصات ٢٦ في حين قد كان بالنسبة للسنوات الاخرى التالي :

١٩٤٠ ٤,١ غوّاصة أي ٢٦٥٦ طنا
١٩٤١ ١٦,٣ غوّاصة أي ١٣١٤٢ طنا
١٩٤٢ ١٩,٩ غوّاصة اي ١٦٣٨٠ طنا
١٩٤٣ ٢٣,٦ غوّاصة اي ١٩٠٥٥ طنا
١٩٤٤ ١٩,٥ غوّاصة اي ١٨٣٧٤ طنا

وفيما يخصّ سفن العوم نجحنا في زيادة انتاج الكاسحات والزوارق السريعة . ويُقرأ منها في عام ١٩٤٤ على التوالي : ٨٧ و٦٢ مقابل ٥٢ و٤١ في عام ١٩٤٣ وكذلك في السابق .

ولم يسمح القصف بزيادة المنشآت الجديدة في الاصناف الاخرى ، ومن جهة اخرى خفضنا بعضاً منها ، الذي كان لا يمثّل بقدر كبير فائدة عسكرية .

واثبت تكثيف الهجمات الجوّية بدءاً من خريف ١٩٤٣ كم كنا على حقّ بتفويض وزارة التسليح انجاز برنامجنا . فوحدها كانت قادرة على مواجهة الصعوبات التي كانت تنجم عن ذلك . ولو كنا نحتفظ بمسؤولية منشآتنا كان هدم احواضنا وعطلها كليا بسرعة .

- ٢ - المتوسّط -

اضحت مسألة العتاد هذه واحدة من أهمّ المسائل التي كان عليّ حلّها فور مباشرة مهماتي وكان عليّ معالجة عدة مسائل اخرى ولكن لن استطيع الكلام الا بالمقدار الذي املك فيه مراجع كافية . وبما ان هذه المراجع تنطوي على نواقص ارى نفسي ملزما بحدّ علاقاتي بالخطوط الاساسية لأنني لا انوي كتابة مذكرات حصرا . وبالتالي سيكون عرض نشاطاتي ، كقائد عام للبحرية ، نسبياً اقل تفصيلا بكثير من عرض نشاطي كقائد اعلى للغوّاصات . وآمل فيما بعد ، ان امتلك امكانية الاكتمال في هذا الصدد .

لقد نزل الحلفاء في افريقيا الشمالية لفتح المتوسط ثانية لسفنهم التجارية - موفّرين الدورة الطويلة عبر رأس الرجاء الصالح - وخاصة لمهاجمة اوروبا فيما بعد من الجنوب ، جناحها الأضعف .

فقمنا برد فعل مضاد بالنزول في تونس في ١٠ تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٤٢ . وبقدر ما كان سيبقى « رأس الجسر » هذا لزمن طويل بين

ايدينا ، لم يكن باستطاعة العدو بلوغ اهدافه الاستراتيجية .

وكانت مقاومة الوحدات الالمانية ـ الايطالية التي كانت تدافع عنه ، تتوقف على التموين الواصل من ايطاليا عبر البحر . ففي تلك الحقبة كانت المهمة الأولية للبحرية الايطالية ، حماية المواكب التي كانت تقوم بذلك ضد الهجمات البحرية والجوّية . فبقدر ما كان سيصل من عتاد الى المرافىء التونسية بقدر ما كنا سنملك فرصاً اكثر في المحافظة على « رأس الجسر » هذا ، وبقدر ما كان سيخفّ التهديد بانزال في اوروبا الجنوبية .

ولم يكن اعداؤنا ينظرون الى المسألة الاستراتيجية بشكل مختلف . ولقد اعلن « ايزنهاور » القائد العام المشترك بين الحلفاء لقادة الاركان الامريكيين والبريطانيين :

«اذا كان من المستحيل الحدّ مباشرة من اتساع التعزيزات التي تصل للجيش العدو في تونس فلا بدّ من ان يتفاقم وضع القوّات الامريكية والجيش الثامن البريطاني » .

وكنت انوي نقل كل المساعدة الممكنة بالعديد والعتاد للايطاليين . واخبرت « هتلر » بذلك ، معلنا له ، بأنني كنت سأذهب الى روما بالطائرة لالتقي هناك بالفريق اول بحري « ريكاردي Riccardi » قائد بحرية حلفائنا . فأذن لي بذلك وبعث برسالة الى « موسوليني » لإعلامه بهدف زيارتي .

وصلت الى المدينة الخالدة في ١٧ آذار (مارس) وذهبت الى قصر البندقية مصحوبا بالفريق اول بحري « ريكاردي » .

وبينما كان « موسوليني » يتحدث بالالمانية اذن لي بالمساعدة في حماية مواكب تونس .

وعقب ذلك اجتمعت مع الفريق اول بحري « ريكاردي » وضباط « السوبرمارينا Supermarina » . فاصطدمت بحذر شديد وبحساسيات

مجروحة ، فالبحارة الايطاليون ، كانوا يرون في مسعاي تدخّلا في شأن كان يتعلّق بهم وحدهم . وكان هذا الحذر حادا خاصة عند الفريق اول بحري « ريكاردي » الذي لم يكن يفهم الالمانية ، اذاً ، لم يكن قد استطاع متابعة محادثتي مع موسوليني[1] . توجّب عليّ اولا اقناعهم بأنني كنت اتوخّى مصلحتهم وحدها ، مدعوما من قبل اللواء البحري « لويش Löwisch » ملحقنا البحري ، ومن قبل « القبطان » « سيستيني Sestini » ضابطي الايطالي في ألارتباط . واتفقنا آنذاك بأن « فريق اول بحري » المانياً متمتعاً بخبرة كبيرة في حماية المواكب كان سيأتي مع قيادة اركان ، للالتحاق « بالسوبرمارينا » وبأن تسليحا المانيا م . ط ـ كان سيشحن في ناقلات وعلى ان تسلمنا البحرية الايطالية ستُ نسّافات فرنسية قديمة للمشاركة في الحراسات . واصبح من المستحيل بالنسبة لي الحصول على الادارة التامة للمواكب ، لتمسّك الايطاليين بالاحتفاظ بالقيادة .

فاخترت لهذه المهام الجديدة الفريق اول بحري « روج Rouge » الذي كان منذ عام ١٩٤٠ يحمي أمن الساحل الفرنسي على « المانش » والاطلسي . وكان قد اجرى هناك تجاربه واكتسب خبرة كبيرة جدا . وما لبث ان اثمر تعاونه مع « السوبرمارينا » ومساعدتنا المباشرة . ففي نيسان (ابريل) بلغ تموين تونس درجة ارفع من الفاعلية .

ولكن لم يكن بوسع هذه النجاحات بعد تغيير مصير القوّات الجرمانية ـ الايطالية . وقضى الطيران العدو على التموين عندما احتلّ مطارات بجوار « رأس الجسر » الذي نحتلّه . ففي ١٨ آذار (مارس) اثناء اطلاع « هتلر » على نتائج مقابلتي مع الايطاليين اخبرته ان « دعم سلاح الجوّ كان

---

(١) وكان قد غذّى هذا الحذر بشكل ظاهر الفريق اول بحري « كورتين Courten » الذي شارك في كل المحادثات والذي منذ ذلك التاريخ ، كان يُجهد نفسه بشكل محسوس في تخفيف التأثير الالماني . وكان ينبغي عليه الحلول مكان الفريق اول بحري « ريكاردي » تحت امرة « بادوغليو badoglio » .

ضرورياً » وانه لم يكن بامكاننا صدّ الهجومات الجوّية الجارية حاليا والمتوقّعة بالقوّات البحرية فقط . فوافق ولكنّه عبّر عن امله بأن الاجراءات المتّخذة من قبلنا كانت ستحسّن الوضع فيما كان يتعلّق بالهجمات الانقضاضية .

وبالفعل ، لم تُغرق الناقلات الايطالية فيما بعد الاّ بطائرات مهاجمة على ارتفاع وقرب الشاطىء الافريقي وكانت كل الهجمات الجوّية اوبالغوّاصات التي وفّقنا في صدّها ، ابعد في عرضّ البحر . وكان نقصنا في القناصين كبيراً . بحيث اننا كنا نجد انفسنا عاجزين قرب الشاطىء .

وفي مطلع ايار (مايو) ١٩٤٣ فُقدت نقطة « رأس الجسر » التونسية وتوجّب من بعد توقّع انزالات في الجزر الايطالية . وتأتّت هذه الهزيمة كونه اصبح من المستحيل ايصال الاسلحة الثقيلة والذخيرة للقوّات في الوقت المحدّد . وكان يجب منع تكرار مثل هذا الحدث في سردينيا وصقليا . وكانت تبدو لي هذه الاخيرة الهدف الأكثر ترجيحا بالنسبة لاعدائنا ، وكنت اعتبر ان استعمال المهلة التي كنا نمتلكها هاما جدا لتعزيز الدفاع ما دام التفوّق الجوّي للحلفاء لم يكن يمارس ضغطاً قويا تكتيكيا اكثر من طاقتنا على الاحتمال .

وفي ١٢ أيار (مايو) عدت بالطائرة الى روما لمناقشة الوضع ولعرض مساعدتنا من جديد . ووفق المحضر الرسمي صرّح الفريق اول بحري « ريكاردي » منذ بدء المحادثات : « كان القصف قد سبّب خسائر فادحة في مضيق « ميسّين Messine » . وكان تموين صقليا قد اصبح صعبا . وكون حركة النقل بسكة الحديد متوقّفة تماما يجب اجراء هذا التموين انطلاقا من نابولي عبر الطريق البحرية . وكانت الامكانية الوحيدة لتحسين وسائل النقل في الجزيرة ستصبح بزيادة عدد الشاحنات . وقبل الحرب كان عند صقليا تموين لمدة اربعين يوما ولا تملك منه بعد الاّ لثمانية ايام . ويتفاقم الوضع الغذائي يوميا بسبب تكثيف الهجمات الجوّية . والحال كذلك في سردينيا . وكانت ارصفة « كاغلياري Cagliari » قد دُمّر

معظمها . اذاً لا يبقى الاّ « اولبيا Olbia » كون « بورتو - توريّ Porto-Torres » قليل الأهمية . وكانت سكة الحديد قد اصيبت كثيرا . وتشكّل الشاحنات الحلّ الوحيد » .

وكانت القيادة البحرية الايطالية تعتقد ان الهجوم كان سيحدث اولا ضد سردينيا وبعدها فقط ضد صقليا . ويتضمّن المحضر ايضا اجابتنا :

« يعتقد القائد العام للبحرية الالمانية ان الهجوم العدوّ قريب جدا . ويلاحظ ان قوّاتنا ضعيفة اكثر مما ينبغي لتدمير اسطول الغزو في مرافئه او في البحر للحؤول بذلك دون تحقيق الخطط المعادية ، وسيرسل غوّاصات جديدة الى المتوسط برغم اقتناعه بأنها غير قادرة على منع انزال ، وعلى الأكثر تستطيع عرقلته . وعليه هكذا تُطرح المسألة تماما ! يجب المقاومة حتى النصر في البرّ » .

طبعا من الضروري التحضير للقتال البحري ولكن لا يمكن ان يكون هذا الاخير حاسما . اذاً فقوام مهمة البحرية بجعل هذه المعركة ممكنة ، يعني حماية خطوط التموين عبر البحر . وكون وسائلنا قليلة يجب حشدها قبل كل شيء لهذه المهمة . وكان سيصبح من المرغوب فيه احداث خسائر للعدو في اثناء رحلته البحرية ولكن لا يمكن محاولة ذلك الاّ اذا كان لا ينجم عنه نتائج غير مؤاتية لتموينا . وكان هذا الاخير الصعب جدا الآن ، سيصبح مستحيلا تقريبا . وكنا قد لاحظنا في تونس كم كانت مصاعبنا قد تفاقمت حالما كانت المطارات العدوّة قد اقتربت من خطوطنا ، وكانت حتى مجرد اقامة نقطة ضعيفة على « رأس جسر » في سردينيا من قبل العدو مع مهبط طائرات ستشكّل تهديدا خطيراً جدا ، وكانت حملة افريقيا قد جلبت لنا درساً آخر : يجب الاستفادة من المهل حيث تبقى الظروف ملائمة نسبيا لنا لجلب مؤن . فهذه الاخيرة يجب نقلها وحمايتها وانزالها . وهناك العناصر الحاسمة وتتطلّب تنظيما واسعا ، عاملا بطريقة مترابطة بدقّة . واذا فشل سوف لن يكون بوسعنا الاحتفاظ بالجزر ، وبالمقابل فالهزيمة في البحر غير

حاسمة . وعليه ينبغي علينا استعمال كل وسائلنا الجاهزة لجلب اكبر كمية ممكنة من العتاد الى الجزيرة . ويجب ايضا استعمال الزوارق للمرافىء والخلجان الصغيرة المفتوحة . وسيُهتّم فيها بُعد بتوزيع المؤن . واذا لم نملك كثيرا من السفن الصغيرة سنستعمل غوّاصات . وسيتوجب على الطرادات نفسها اجراء نقليات سريعة . فعند القائد العام القناعة المطلقة بأنه يجب الاستفادة من الزمن الى الحد الأقصى نظراً لاستمرار الصعوبات في الزيادة . اذاً ، هدفنا التركيز على نقل هذه المؤن . يجب الاستفادة كليا من الامكانيات المرفئية . وينبغي ان يحقّ للضابط الايطالي المسؤول مصادرة عون الاشخاص المدنيين، في هذا الصدد ، ويجب علينا الاّ نُغلب كما في افريقيا بسبب نقص تموينا . وسيعمل القائد العام الالماني كل ما في وسعه لمساعدة البحرية الايطالية .

« ووضع بتصرفها ٤ سفن مضادة للطائرات و٣ نسّافات واكبر عدد ممكن من القوارب المسطّحة المسلّحة وكاسحات الغام . وستُستخدم الغوّاصات هجوميا ، ولكن سيخصّص منها للنقل لأنه يرى فيه المسألة الاساسية . وباستخدام حتى اصغر مكان للتفريغ ينبغي ان يكون الاحتفاظ بالجزر ممكناً » .

وفي ١٣ أيار (مايو) زرت الجنرال « أمبروزيو Ambrosio » القائد العام للقوّات المسلحة الايطالية . وفي ١٤ استقبلني الملك باهتمام . شدّدت له على الأهمية الحاسمة للتموين عبر البحر .

غير ان هذه الجهود لم تُحرز النجاح المرغوب . ولم يقم قائد البحرية الايطالية بهذه المهمات الدفاعية بكل النشاط والحزم الضروريين . وعندما نزل الحلفاء في صقليا في ١٠ تموز (يوليو) ١٩٤٣ اظهر كثير من الوحدات العسكرية نقصاً في الروح القتالية ، بشكل متناقض مع الشجاعة التي ابداها ضباط البحرية الايطالية الشبان الذين كانوا يقودون سفن امن او غوّاصات .

وكان لدلائل التفكّك هـذه ، مضاعفـات سياسيـة . ولم يكن لدى جماهير الشعب الغفيرة ارادة المقاومـة بعد . وفي ٢٥ تمـوز (يوليـو) فقد « موسوليني » السلطة وحلّ مكانه المشير « بادوغليو Badoglio » . افترض « هتلر » فورا ان هذا الاخير كان سيدخل في مفاوضات سرّية مع الحلفاء . اذاً كان يجب التوقّع ان ايطاليا كانت ستوقع هدنة بسرعة وربما ستنتقل الى معسكر العدو . وقلت « لهتلر » في ٢٦ تموز (يوليو) في مناسبة اجتماع ، برأيي ، كان عدد كبير من ضباط البحرية الايطالية الشبان سيبقون لجانبنا وكنت اعتقد انهم كانوا يعتبرون انفسهم مرتبطين ليس « بمـوسوليني » ولا بالحزب الفاشي وانما بالبيت الملكي . اذاً ، كان يجب تجنّب اتخاذ اجراءات من الممكن ان تظهر موجّهة ضد هذا الاخير . ولم تكن حكومة « بادوغليو » ستتابع القتال معنا برغم تأكيداتها حاليا . وكان ينبغي الاّ يتهاون بالوقوع بمنعطف سياسي مفاجىء .

وعبّر المشيران « روميل » و« فون ريشتوفن Von Richthofen » عن الرأي نفسه . غـير ان « هتلر » و« جودل Jodel » كـانا يعتقـدان بنهضة الحـزب الفاشي . واعلن المشـير « كيسيلرنغ Kesselring » ان الحكـومـة الايطالية الجديدة جديرة بالثقة وابدى رأيه ضد كل اجراء معاد لها .

وقـرّر « هتلر » ارسـال عمليـة « الـطالب Student » لتحـريـر « موسوليني » . وكنت قد طلبت من اللواء البحري « روج Rouge » اعلامي بالطريقة التي كان يرى بها الوضع . واجابني في ٢٧ تموز (يوليو) :

« كان استبعاد « موسوليني » دون ادنى مقاومة قد ابان بوضوح الانهيار الشامل للحزب الفاشي . ويزيد الحالة خطورة ايضا ، نقص المؤن الحاد جدا والفوضى التي تخيّم على النقليات . وتحاول الحكومة الجديـدة تثبيت نفسها وسبق ان اتّخذت اجراءات ايجابية مبيّنة ارادتها بمتابعة الحرب . ومن الصعب القول الى متى سيبقى الوضع في الحالة نفسها . وتبقى البحـرية مخلصة لبيت « سافوي Savoie » ويتخلّى الضباط المرؤوسين عن رؤسائهم

لأن هؤلاء كانوا قد قاتلوا ويتمنون قيادة اكثر نشاطا ولكن لا يمكن الاعتماد عليهم لدعم الحزب الفاشي على الأقل الآن ، فالفاشية كانت قد فقدت تماما تأثيرها على الشعب . ويمكن ان تصادف العملية « الطالب Student» تأييدا في بعض الاماكن ولكنها سوف تُشجب بكل تأكيد من قبل العسكريين ومن قبل جماهير الشعبة الغفيرة ، وستُسبّب الانقطاع الشامل لطرق المواصلات التي من الصعب الآن المحافظة عليها سالكة . ومن المستحيل اطلاقا اجلاء وحداتنا من الجزر دون التعاون الايطالي .

وباختصار ، اعتقد ، ان النوايا الراهنة ، اذا ما تحقّقت ستضيّع الغالبية العظمى من القوّات المسلّحة الايطالية التي تبقى . وستفقد المانيا الاعتبار امام التاريخ دون ان تكون قادرة على تغيير اي حال للظروف الحاضرة .

نقلت هذا التقرير من « روج » الى « هتلر » الذي لم ينضمّ اليه . فبتخليص « موسوليني » وباعادته على رأس الحكومة ، كان « هتلر » يأمل تثبيت حالة ايطاليا المترددة آنذاك .

وفي تلك الاثناء علمنا انه رغم كل هذه الضمانات كانت الحكومة الايطالية قد اتصلت بالعدو . وفي حال انضمامها الى هذا الاخير ، كانت الحكومة الالمانية تنوي الاحتفاظ بشمال ايطاليا على الأقل .

وفي المتوسط لم تكن البحرية الالمانية تملك وسائل منع انضمام الاسطول الايطالي الى القوات البحرية العدوة لاسيما وانه كان لا يمكن أن يجري الحديث عن اجراءات وقائية مثلا ، عن زرع الغام امام المرافىء . كان ذلك عملا عدوانيا ضد بلد كان لا يزال حليفا لنا وكان سيسبّب بالضبط انتقال ايطاليا الى المعسكر الاخر ، حدث سياسي كنا نراه مُعلن الوصول بوضوح ولكن لم يكن بامكاننا في اية حالة جلبه بأنفسنا .

وفي ٣ أيلول (سبتمبر) ١٩٤٣ وقّع الايطاليون هدنة سريّة . وفي مساء ٨ غادر الاسطول « سبيزيا Spezia » و« تورانت Torente »

و« تريست Trieste » للاحتجـاز في « مالـطا Malte » طبقا لشـروط هذه الهدنة التي أعلنها « بادوغليو » آنذاك . وفي ١٣ تشرين الأول (اكتوبر) ظهرت الحكومة الايطالية في حالة حرب مع المانيا .

وتوجّب على البحرية الالمانية ، امام هذه الاحداث ، وبسبب ضعف وسائلها ، الاقتصار على المساعدة في نقل فرقنا الموجودة في صقليا وسردينيا و« كورسيكا Corse » الى اليابسة . وبقيت كل وحداتنا الخفيفة وكـذلك النسّافات القديمة والخافرات وكاسحات الألغام الفرنسية والايطاليـة التي نجحنا في وضع طواقم المانية عليها ، في المتوسّط حتى نهاية الأعمال الحربية مؤدية مهامها في الحماية على طول السواحل ، عبر معارك متواصلة . غير ان تفوّق الطيران العدو تجلّى تدريجيا .

وكذلك حصل بالنسبة لزوارقنا السريعة التي خاضت في غضون كل هذه السنوات ، حربا نشطة وظافرة بالطوربيد والالغام ضد قوّات الحلفاء البحرية . ولتقويم ما انجزته تماما كان ينبغي امتلاك سجل عملياتهم .

وصادفت غوّاصاتنا في هذا البحر ظروفا صعبة بوجه خاص . واصبح هذا الفصل غير ملائم لعملنا على المسرح الحاسم للاطلسي . مع ذلـك دخلت ايضا غوّاصات اخرى ، بـأمر مني الى المتـوسط في عامي ١٩٤٣ و١٩٤٤ . ولكن في الفترة الفاصلة ، كان الوضع قد تغيّر بشدّة في المحيط وكان قد تبيّن اننا لا نستطيع بعد الحصول على نجاحات محدّدة في المعركة ضد الوزن ، ومن جهة اخرى اصبحت « القلعة اوروبا » مهدّدة من الآن فصاعداً من الجنوب . اذاً ، كان ينبغي عـلى البحريـة ان تعمل كـل ما بوسعها لتسهيل القتال الدفاعي في ايطاليا .

ولعـدم اتساع المتـوسط ، كان بـامكان العـدو مراقبـة كل مسـاحته بالطائرات . وكانت حركة المرور من السويس والاسكندرية نحـو طبرق ومالطا مثل حركة المرور من جبل طارق نحو مالطا تمرّ على طول الساحل ، اذاً كانت سهلة الحماية . وبالتالي اصطدمت غوّاصاتنا منذ البدء بدفـاع

شديد جـدا . بالاضـافة الى ذلـك فالبحـر هادىء في غضـون اكبر قسم من السنة الامر الـذي كان يسهّـل الكشف من قبل العـدو وكان يجعـل هجـوماتنـا اصعب . لذلـك كـانت النتـائج المحـرزة بـالاحـرى اهـلا للتقدير .

وبعد نسف حاملة الطائرات « ارك رويـال Ark Royal » والبارجـة « بـارهام Barham » والـطراد « غالاثيا Galathea » في تشـرين الثـاني (نـوفمبر) وكـانون الأول (ديسمبـر) ١٩٤١ حتى حزيـران (يـونيـو) ١٩٤٢ ، عملت غوّاصاتنا بشكل اساسي في المتوسط الشرقي ضد تموين الجيش الثامن البريطاني المنطلق من الاسكندرية . وفي غضون هذه الاشهر الستة أغرق الطرّاد « نيّاد Naiad » من قبل الغوّاصة يو ـ ٥٦٥ (النقيب البحري « جبسين Jebsen ») و« ايرميون Hermione » من قبل الغوّاصة يـو ـ ٢٠٥ (النقيب البحـري « ريشـك Reschke ») ومموّن الـطيـران « ميدواي Medway » وخمس مدمّرات واثنتي عشرة ناقلة او ناقلة نفط .

ومن تموز (يوليو) الى تشرين الأول (اكتـوبر) ١٩٤٢ استُخـدمت الغوّاصات في المتوسط الغربي ضد تموين مالطا ، كون كل حـركة المـرور كانت متوقّفة في الشرق بعد تقدّم « روميل » حتى العلمين . وفي ١١ آب (اغسـطس) نَسفت الغـوّاصـة يـو ـ ٧١ (النقيب البحـري « روزنبـوم Rosenbaum) حاملة الطائرات « إيغل Eagle » التي كانت تشترك في حماية موكب من مالـطا . وكانت هـذه السفينة في آخـر الموكب . ولم يعتـرض « روزنبوم » الناقلات امامه ، معرّضاً نفسه للخطر بعدم القدرة على القذف فيما لو كان العدو يجري تعرّجات غير ملائمة . وكان يعتقد، وعن حق ، انه كان يجب قبل كل شيء حذف حاملة الطائرات مع قنّاصتها ـ لتقديم اوفر فرص لنجاح ادواتنا الخاصة ، وكان يرى بصواب : فبعد اختفاء « إيغل » كبّدت القاذفات الالمانية والايطالية الموكب خسائر فادحة .

وفي تشـرين الثاني (نـوفمبر) وكـانـون الأول (ديسمبـر) قـاومت الغوّاصات الإنزالات الجارية في الجزائر ووهران . فلقد أغرقت في ظروف

قاسية جداً ست ناقلات اي ٦٦ الف طن واربع مدمّرات .

وفي عامي ١٩٤٣ و١٩٤٤ هاجمت تموين العدو المتّجه اولاً نحو افريقيا ثم نحـو صقليا وايـطاليا الجنـوبية . ودُمِّـرت الـطرادات الانكليـزيـة ، « بينيلوب Penelope » من قبـل الغوّاصـة يو ـ ١٤٠ (النقيب البحـري « فينسكي Fenski ») و« ويلسمـــان Welshman » من قبـل الغـــوّاصـة يو ـ ٦١٧ (النقيب البحري « براندي Brandi ») وكذلك حوالى الثلاثين ناقلة .

وقاد الرائد البحري (اوهرن Œhrn) الذي كـان قد بـرع كقبطان غوّاصة ثم في قيادة اركاني ، عمليات الغوّاصات في المتوسط بدءاً من تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٤١ بلقب (ف . د . يو ميتيلمير FDU Mettelmeer) وحلّ محلّه العقيد البحري « كريش Kreisch » في كانون الثـاني (ينايـر) ١٩٤٢ . وكان يأتي من النسّافين ولكنه اظهر احسن المـزايا واحـرز الحدّ الاقصى في مجالي التنظيم والعمليات وفي كانون الثاني (يناير) ١٩٤٤ خلفه العقيد البحري « ويرنير هارتمان Werner Hartman » وكان هذا الاخـير ضابطاً قديماً وذا خبرة . وكان قد خضع لتدريب زمن السلم ثم قدّم افضل الخدمات ، اولاً بوصفه قبطان غوّاصة ثم بوصفـه قائـد فرقـة تدريب في البلطيق .

وفي المتوسّط كان من المستحيل احراز نتائج متفوّقة على تلك التي كانت قد سُجِّلت ، بسبب قوة الدفاع ، وكنت مقتنعاً بذلك . غير ان المـردود بالمقارنة مع المردود المُحقّق في الاطلسي قد بقي ضعيفاً في حين ان الخسائر كانت مرتفعة . ومن اصل ٦٢ غوّاصة مرسلة الى هذا البحر بدءاً من عام ١٩٤١ دمّر العدو ٤٨ . وبما انها لم تكن محميّة بملاجىء مبنية بالباطون في المرافىء ذهبت احدى عشرة غوّاصة منها ضحية القصف الجوّي .

٣ ـ القيادة العليا والملكات الدُّنيا للحرب

منذ مباشرتي لمهامي الجديدة ، كان عليّ ان اقرر ما اذا كان يجب ترك الضّباط العامين في المراكز القيادية الاساسية او استبدالهم . وكانت هذه نقطة من النقاط التي ناقشها معي قائد سلاح البحرية « ريدر » اثناء نقل الوظيفة اليّ . ولقد نصحني باجراء تغييرات . ومن جهة اخرى ، كانت اعادة التنظيم من جديد ضرورية . وحتى آذار (مارس) ١٩٤٣ ، لم يكن قائد الاسطول تابعا مباشرة للقيادة العليا ، ولكن ، حسب وضعه الحالي كقائد مجموعة ، لديه السلطة على مجال بحريّ محدّد . وكان هذا الاخير (قائد المجموعة) يأمر ليس الاسطول فحسب ، بل قوّات الامن والغوّاصات والطائرات الملحقة تكتيكيا بالبحرية مُتحمِّلا بذلك كل مسؤولية العمليات في هذا المجال . وكان هذا التنظيم يستجيب لظروف اوّلية لم تكن توجد بعد في عام ١٩٤٣ .

اذاً ، جرت عملية دمج ، فالفريق اول بحري « سنييويند Schniewind » قائد الاسطول اصبح في الوقت نفسه قائد المجموعة الشمالية .

وكان عندي شخصياً اقدميّة ادنى من تلك التي كانت عند غالبية الاميرالات الذين كانوا يشغلون مراكز القيادة المختلفة وكان ذلك سبباً اضافياً لاجراء تجديد الشباب الذي كنت اعتبره ضرورياً لاعتبارات اخرى خاصة بقصد تثبيت اندفاع جديد للبحرية . ولذلك ، كقائد الخدمات الجليّ المقدّمة من قبلهم ورغم الاحترام الذي كنت اشعر به نحوهم والصداقة التي كانت تربطني بكثير من بينهم ، قرّرت استبدال الاميرالات « كارل Carls » و« بوهم Bœhm » و« دانش Densch » و« شوستر Schuster » و« مارشال Marschall » . وبناء عليه اجريت التعيينات

التالية : الفريق اول بحري « فرانك Francke » قائد المجموعة الغربية (فرنسا وبلجيكا) ، والفريق اول بحري « فريك Fricke » قائد المجموعة الجنوبية (ايجيه والبحر الاسود) ، والفريق اول بحري« فورست Forste » قائد البحرية (م . او . ك . M.O.K) في بحر الشمال ؛ والفريق اول بحري « سيلياكس Ciliax » قائد البحرية في النروج . وكان الفريق اول بحري « فريك » الى ذلك الحين ، رئيس قيادة اركان القيادة العليا ، حلّ محلّه اللواء البحري « مايزيل Meizel » .

واثبتت نتيجة الاحداث ان هذا « التبديل للربع » قد حقّق هدفه .

واثناء المناقشة مع العميد البحري « بالتزير Baltzer » مدير الافراد في مطلع شباط (فبراير) ١٩٤٣ عبّرت عن الرغبة في رؤية العميد البحري « هايي Heye » موضوعاً بتصرّفي . وكنت اريد ان اوكل اليه خلق « الملكات الدنيا للحرب » وتنظيمها .

ولم نكن نمتلك منها . فهذا النعت كان يتضمّن « الضفادع البشرية » المكلّفين بتعليق عبوات ناسفة ببدن (طائرة مائية) وعلى الغوّاصات و(النسّافين البشر Torpilleurs humains) والزوارق المتفجّرة وكل الوسائل التي باستعمال قليل جدا من العديد والعتاد كان يمكنها احراز نتائج هامة ، مثلا ، « النسافون البشر » الايطاليون الذين أعطبوا بخطورة البارجتين « الملكة اليزابيت Queen Elizabeth » و« فاليان Valiant » في مرفأ الاسكندرية عام ١٩٤١ .

وكان « هايي » يبدو لي مؤهّلا بشكل خاص لهذه المهمّة ، بسبب فكره الخلّاق . ولكن اقنعني مدير الافراد بأنه كان لازما بوصفه مديراً لقيادة اركان الاسطول واقترح اللواء البحري « ويشولد Weichold » بدلاً عنه . وكان هذا الاخير قد اشتهر بوصفه مديراً للمدرسة الحربية البحرية وبوصفه نائب رئيس قيادة اركان الاسطول . وعندما اصبح ضابط اتّصال مع البحرية الايطالية لم يكن يكفّ عن التشديد على الاهمية الاستراتيجية لمسرح

المتوسّط ، مثلا ، الضرورة القصوى لتأمين سلامة المواصلات البحرية ولاسقاط مالطا . ففي شباط (فبراير) ١٩٤٣ لم يكن بعد اوان التفكير بعمليات من هذا النوع ولم يكن « ويشولد » يبدو لي متمتعاً بخبرة عملية ضرورية لممارسة تأثير حاسم على « السوبرمارينا » في تلك الحقبة الصعبة . وعليه استبدلته بالعميد البحري « ميندسين - بولكين Meendsen-Bohlken » الذي وضعت الى جانبه اللواء البحري « روج » عندما تفاقم الوضع كثيراً في تونس .

واقتصر جوهرياً العميد البحري « ويشولد » في مهامه الجديدة على تثبيت المبادىء النظرية لاستخدام الملاكات الدنيا للحرب .

وكان ايضاً من غير الملائم عمليا ، الّا يكون اتصالنا الوثيق مع وزير التسليح « سبير » والصناعة موجودا بعد ، لأنه توجّب على هذا الاتصال فيما بعد ، ان ينكشف انه ثمين بشكل خاص للتحقيق العملي لهذه الادوات .

وكون دمار « السكارنهورست Scharuhorst » قد الغى دور الاسطول تقريبا ، كلّفت نهائيا العميد البحري « هايي » بهذه المهمة . واحرز نتائج رائعة سواء في تحضير الوسائل المادية او في تدريب العديد المكلّف باستعمالها . وقد سهّلت له الطريق قدر استطاعتي . ومع انه قائد وحدة مقاتلة ، ألحق كذلك بقيادة اركاني الامر الذي كان يخالف كل مبادىء التنظيم ولكنه كان ضروريا في هذه الحالة للوصول الى نتائج سريعة . وأخضع له ضباط ذوو خبرة كبيرة وفي الغالب قباطنة غوّاصات قدامى كرؤساء اسيطيل . وكان الملاك يتألّف فقط من كبار السن من كل رتبة وكل تخصّص . وبدءاً من نهاية عام ١٩٤٤ اصبح هناك كثير من ضباط الغوّاصات الشبّان .

واستخدمنا كوسائل « النسّافة المجهّزة Torpille montée » والزورق المتفجّر و« الغوّاصة احادية المكان Sous-Marin Monoplace » ثم

« السيهوند Seehund » غوّاصة قزم يقودها رجلان . وفاقت الروح التي اظهرتها طواقمها مثل « الضفادع البشرية » كل مديح .

وفازت هذه الوسائل بانتصارات هامة خصوصا « السيهوند » التي لم تُنشر الا بعد الحرب ولكن تفوّق الخصم الساحق اكثر فأكثر لاسيما في مجال الطيران ، قلّص كثيراً امكانياتها .

٤ ـ مسألة سفن القتال الكبيرة ومعركتها الاخيرة في « الاركتيك Arctique »

كان القارىء قد رأى في الفصل العاشر ان قائد البحرية « ريدر » قد تخلّى عن مهامه لخلاف في وجهات النظر مع « هتلر » حول مسألة سفن القتال الكبيرة . وفي كانون الثاني (يناير) ١٩٤٣ ، كان « هتلر » يريد نزع سلاحها ، لا بل رميها للخردة لأنها ، كانت لا تتمتع بقيمة عسكرية كما كان يعتقد .

وقاوم قائد البحرية هذا الرأي في مذكّرة مقدّمة بتاريخ ١٠ كانون الثاني (يناير) ١٩٤٣ . وطالما كنا سنتمسّك بسفننا الكبيرة شمالي النروج كان سيتوجّب على الخصم الاحتفاظ بقوّات على الأقل متساوية في « ايكوسيا » وفي « ايسلندا » قوّات ، بخلاف ذلك ، كانت ستُستخدم في المتوسّط او ضد الاسطول الياباني في الهادىء . وكتب كذلك :

« منذ ربيع ١٩٤٢ اصبحت القيادة العليا متضايقة اكثر فأكثر في استخدام نواة الاسطول ، لعدم امكانية تأمين حماية واستكشاف له جوّيين وكافيين ، ولعدم امكانية جلب دعم ادوات حاملات الطائرات التكتيكي ، نواقص تشكل عقبة للنجاح .

« في حين انه اليوم ايضاً ، بترقّب الفرص وباستخدام الملائمة منها لا

يزال عند سفننا الكبيرة طاقات . وحتى في غياب الحمايـة والاستكشاف الجّويين يمكن لبعض حالات الطقس ان تتيح لها تحقيق المفاجأة » .

لكن « هتلر » لم يغيّر رأيه .

وقد شدّد لي قائد البحرية « ريدر » اثناء نقل الوظيفة اليّ ، على ان هذه السفن الكبيرة كان لا يزال بـالامكان استعمـالها بنجـاح في « الاركتيك Arctique » بشرط الاّ يلجم القيادة بعد التقييد ، بعدم تعريضها لتحمّل خسائر ، المفروض من قبل الادارة السياسية لاسباب نفوذ.

وكانت هذه واحدة من المسائل الاولى التي كان عليّ دراستها . وبدت لي الحجج المفصّلة من قبل « ريدر » في مذكّرته مُقنعة . وفي منتصف شباط (فبراير) استدعيت الى برلين الفريق اول بحري « شنيويند Schniewind » قائد الاسطول وكذلك رئيس قيادة اركانه العميد البحري « هايي » . ولقد كانا موافقين : فرغم التفوّق المؤمن للخصم بالرادار كان لا يزال باستطاعة سفننا الكبيرة القتال اذا كانت الظروف ملائمة .

وعبّر عن الرأي نفسه اللواء البحري « كوميتز Kommetz » الذي كان قد قاد لغاية ذلك الحين المجموعة القتالية في الشمال . وذكر لي ، اثناء تحدّثه بنفوذ الخبرة الشخصية ، انه كان يجب زيادة عدد الوحدات الجوّية وتسجيل عملها في إطار العمليات البحرية . ومن جهة آخرى ، كانت المجمـوعة القتالية بحاجة للتدريب ولكنه شدّد لي على انه كان ينبغي على رئيسها ان يكون مُتحرّرا من كل تقييد سياسي. وكنت سأعمل بالـرأي الذي كـان يقترحه ، اجبت ، ولكن طلبت اليه استئناف قيادة المجموعـة لأنه كـان الوحيد المتمتّع بخبرة كافية .

وامام هذا الاجماع للقادة المسؤولـين وبعد امعـان النظر فيهـا (هذه النقطة) قرّرت نزع سلاح فقط السفن الكبيـرة التي لم يكن لها لا قيمـة عسكرية ولا نفع للتدريب ولكن الاحتفاظ بالاخرى . وتدخل ضمن الفئة الاولى الطرّادات « هيبّر Hipper » و« لايبذيغ Leipzig » و« كولن Köln »

مثلما بالتتالي البارجات القديمة « شليزين Schlesien » وشليزويغ هولشتاين Schleswig-Holstein » ؛ وفي الفئة الثانية البارجات « تيربيتز Tirpitz » و« سكارنهورست Scharnhorst » و« لوتزو Lützow » و« شيير Scheer » والطرّادان « برانز اوجين Prinz Eugen » و« نورنبرغ » . وكانت « التيربيتز » و« السكارنهورست » تشكّلان مع بعض المدمّرات مجموعة قتالية مكلّفة بالدفاع عن النروج ضد الانزالات وعند الحاجة ، بمقاومة مواكب التموين الذاهبة الى روسيا . وكانت السفن الاخرى ستُكرّس للتدريب في البلطيق بقدر ما كانت الاحداث سوف لن تجبر على الاستعانة بها . وكانت هذه الخطة تتطابق بشكل محسوس مع الآراء والنوايا التي كانت قد سببت رحيل قائد البحرية « ريدر » .

ورفعتها في ٢٦ شباط (فبراير) لـ « هتلر » الذي ، كما قلت ، اندهش واغتاظ ولكنه اخيرا صدّقها على مضض ، وبعد قليل ، ارسلت للقائد العام للقوّات العائمة تعليمات بشأن استعمال سفنه ضد المواكب .

وستكون نادرة جدا الفرص الملائمة للعمل بالسفن العائمة ضد الملاحة العدوّة في « الاركتيك Arctique » لأنه بعد التجارب المقامة من قبله سيعمل الخصم على تأمين الحماية المباشرة وغير المباشرة لمواكبه بقوّات متفوّقة بلا ريب على قوّاتنا . ومع ذلك يمكن ان يظهر قسم منها ضد السفن او المجموعات الصغيرة المبحرة على انفراد مع قليل من الحراسة أو بدونها . وسيتوجّب استثمارها بحيوية مع مراعاة المبادىء التكتيكية .

« ويمكن حتى التفكير بالهجوم على مواكب محروسة بشدة ومنظمة بالاشتباك بعنف ، اذا تعلّق الامر بناقلة هامة بشكل خاص والتي يتّسم تدميرها بأهمية اساسية بالنسبة للوضع العام » .

وفي آذار (مارس) ١٩٤٣ سبق ان كانت « التيربيتز » في « الألتفجور Altafjord » مع اسطيل مدمّرات . وبالمقابل كانت لا تزال « السكارنهورست » في البلطيق حيث كانت ترمّم الاضرار المسببة بالغام

عند خِرق Percée المانش في شباط (فبراير) ١٩٤٢ . وكانت قد حاولت مرّتين اللحاق « بالتيربيتز » ولكنها كانت قد كُشفت للطيران العدو وتوجّب عليها العودة على اعقابها ، غير انها نجحت في آذار (مارس) ١٩٤٣ في ظروف جوّ ملائمة . ولم تكن مواكب الحلفاء المخصّصة لروسيا تبلغ مورمنسك Mourmansk ولكنها كانت تجتاز المتوسط الذي كان قد اصبح ثانية صالحا للاستعمال بالنسبة لهم ، وتُفرغ حمولتها في الخليج الفارسي . واستأنفت حركة المرور الى « مورمنسك » فقط في نهاية عام ١٩٤٣ . وعليه ففي غضون الصيف لم تسنح اية فرصة لعمل سفننا الكبيرة .

وفي ٦ أيلول (سبتمبر) ذهبت المجموعة القتالية بأمرة الفريق اول بحري « كوميتز » الى « سبيتزبيرغ Spitzberg » من اجل تدمير مناجم الفحم هناك وانشاءات التحميل المستثمرة من قبل الانكليز ، وافادت العملية ايضاً في تدريب البارجات ومدمّراتها .

وعادت « التيربيتز » الى مرسى « كعالفجور Kaalfjord » و« السكارنهورست » الى مرسى « لانغفجور Langfjord » وكلا الاثنين تابعان للـ « التافجور Altafjord » . وكانت تحيط بالأول شبكات لحمايته ضد الغوّاصات ، مع باب منفتح فقط لحركة مرور الزوارق .

وفي نهاية ايلول (سبتمبر) ١٩٤٣ سُحبت ثلاث غوّاصات انكليزية قزمة بمثيلات لها اكبر ، الى مدخل « الالتافجور » حيث دخلت وحدها . فدمّر منها دفاعنا اثنتين ، « اكس ـ ٧ X-7 » و« اكس ـ ٥ X-5 » ونجحت الثالثة « اكس ـ ٦ X-5 » في الولوج الى داخل الشبكات عبر الباب المفتوح آنذاك ، وفي وضع لغم خاص على مؤخّرة « التيربيتز »[1] . واحدث الانفجار اضرارا فادحة « لدفّة البارجة Gouvernail » و« لاعمدة حاملة المراوح Arbres porte-helig » والتي استغرق اصلاحها خمسة اشهر .

---

(١) في الواقع استُخدمت ست غوّاصات قزمة ضد « التيربيتز » وتوصلت اليها اثنتان « اكس ـ ٦ » و« اكس ـ ٧ » .

واصبح ذلك بالنسبة لنا ، عقبة كبيرة . فعندما استأنف الحلفاء حركة مرورهم الى « مورمنسك » لم يبق عندنا الّا « السكارنهورست » ومدمِّراتها لمقاومة هذه الاخيرة .

وفي تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٤٣ توجّب على الفريق اول بحري « كومتز » الذي كان يُقيم في « الفجـور Fjords » الشمال منـذ حزيـران (يونيو) ١٩٤٢ ان يُرسل الى المانيا لاسباب صحيّة . وباقتراح من قائد الاسطول وقيادة البحرية عيّنت العميد بحري « باي Bey » قائد المدمِّرات ليخلفه . وكان يتمتع بتدريب وخبرة مشابهين لتدريبه وخبرته .

ويعتمد ايضا العرض الذي سيلي، اساساً على التقرير المرسل بتاريخ ٢٨ كانون الثاني (يناير) ١٩٤٤ الى قيادة البحرية البريطانية من قبل الفريق اول بحري « فرازير Fraser » خصمنا في هذه المعركة ، غير انـه سيبقى ناقصا قسرا ، لأننا ما زلنا نجهل ماذا كانت قرارات الاميرال « باي Bey » واسبابها ، كون هذا الاخير اختفى مع البارجة . اذاً ، لا يمكننا القول بأنه كان من الممكن التصرّف بخلاف ما فعل ، ولا صياغـة اي نقد . هـذا حدث ينبغي حفظه في الذهن اثناء تصوّر الاحداث التي ادّت الى خسارة « السكارنهورست » .

ففي ٢٢ كانون الأول (اكتوبر) ١٩٤٣ اكتشفت طائرة المانية موكباً متجهاً الى الشمال الشرقي «Cap au Nord-Est»على حوالى ٤٠٠ ميل غربي « ترومسوي Tromsoe » وفي ٢٣ حوالى الظهر وجده طيراننا على الطريق نفسها . وكان يشتمل على ١٧ سفينة تجارية وثلاث ناقلات نفط . وكانت تحرسه ثلاث او اربع طرّادات وتسع مدمِّرات او حرّاقات .

وكانت مجموعتنا القتالية في الـ« التافجور Altafjord » مؤلّفة حينذاك من البارجة « سكـارنهورست » العقيد البحـري « هينتز Hintze ») ومن خمس مدمّرات من الاسيـطيل الـرابع (العقيـد البحري « جـوهانيسـون Johannesson ») . وكان شعار العميد « باي Bey » يخفق على البارجة . وكان متعلّقا مباشرة بقائد الاسطول ، وفي ٢٢ تلقى الامر بالتهيؤ للابحار

الساعة الثالثة بدليل اول افادة طائرة .

وكان الاتصال الثاني في ٢٤ يضع الموكب على حوالى ٢٥٠ ميلا غربي الطرف الشمالي للنروج ولا زال في الاتجاه نفسه ولا ريب في ذلك ، لأن الأمر كان يتعلق بناقلة عتاد الى روسيا .

ولقد نظّم العقيد البحري « بيتر Peters » قائد الغوّاصات في « الاركتيك » غوّاصاته بحاجز غربي جزيرة « الدب L'Ours » . وفي ٢٥ بلّغت واحدة منها عن الموكب الساعة ٩ في طريق ٦٠ في المربع « اب AB » . ٦٧٢ . وعند الظهر ، ارسلت برقية موضع جديدة موضّحة حالة الجوّ : ريح من الجنوب قوّة ٧ ، مطر ، رؤية ميلين . وهكذا كان الوضع يظهر :

« كان الموكب ينقل عتادا حربيا الى روسيا ، محروساً بطرادات دون بارجتنا ويمرّ على مرمانا المباشر . وكنا نعرف بدقة موقعه ، طريقه وسرعته . وبسبب الجليد الساحلي الذي كان يبدأ على مستوى جزيرة « الدب » وتفوّق سرعة مجموعتنا المقاتلة لم يكن بوسعه الافلات من هجومنا . ولم تكن انارتنا الجوّية قد كشفت اية وحدة عدوّة كبيرة ، وهذا لم يكن يعني بأنه لم يكن يوجد منها في البحر ولكن كان ينبغي ان تكون بعيدة كثيراً ليكون لدى « السكارنهورست » امكانية المهاجمة بالتحرّك سريعا .

وكانت هذه السفن العشرون تنقل الى روسيا عتادا ومؤنا ، وكنا ملزمين بمنع وصولها فيما لو كانت تسنح فرص مؤاتية . فبرأيي وكذلك برأي قيادة الاسطول وقيادة الاركان العامة كان امام السكارنهورست حظ كبير جدا .

وعليه امرت في ٢٥ كانون الأول (ديسمبر) باستعمال البارجة واسيطيل المدمّرات الرابع ـ ووجّه قائد الاسطول كلمة الاصطلاح الملائمة .

لقد علّقت اهمية خاصة على ان ينقل هذا الامر في اقصر مُهل . وكنت اعتقد ، في الواقع ، ان قائد المجموعة كان سيدعو قباطنته وضباطه

الرئيسيين الى اجتماع قبل الابحار ، وكنت ارغب في منحه الوقت لذلك .

واعتبرت من المناسب اقناع المجموعة بضرورة ومعنى هذه العملية لذلك بعثت له برسالة هاتفية :

١ ـ بنقل المؤن والاسلحة الى روسيا ، سيجعل العدو نضال جنودنا البطولي اصعب ايضا على الجبهة الشرقية . وينبغي علينا مساعدة هؤلاء .

٢ ـ ستهاجم الموكب « السكارنهورست » والمدمِّرات .

٣ ـ سيستثمرون الوضع التكتيكي بمهارة وشجاعة ـ ينبغي الاّ تنتهي المعركة بنصف نجاح . وليُدفع الجهد الى النهاية . ويشكّل تفوّق « السكارنهورست » بالمدفعية فرصتنا الكبرى ، اذاً ، يجب استخدامها وستعمل المدمِّرات تبعا للظروف وان كل حرية التصرّف ممنوحة من اجل انهاء المعركة . وستتوقف مبدئيا ، اذا ما ظهرت وحدات كبيرة .

٤ ـ تبليغ الطواقم بهذا المعنى . اثق بفكرك الهجومي .

علّقت كثيراً من الأهمية على النقطة الثالثة من هذه التعليمات . وكانت تعني ، في ذهني ، انه كان يجب على قائد المجموعة القبول بمخاطر معركة ضد الطرّادات الانكليزية الخفيفة .

وكانت التعليمات المرسلة من قبل قائد الاسطول ، التالية :

أ ـ ستستخدم « السكارنهورست » وخمس مدمِّرات ضد الموكب في ٢٦ كانون الأول (ديسمبر) عند بدء الغسق (حوالى الساعة ١٠) .

ب ـ لا تعمل بنظام منضم الاّ اذا كانت الظروف مؤاتية (جو ، رؤية ، استعلام دقيق حول العدو) .

ج ـ واذا كانت الظروف غير مؤاتية بالنسبة « للسكارنهورست » استخدم فقط المدمِّرات والبارجة تختار موقعا لاستقبالها حتى بالبقاء على الحالة نفسها في « الفجور » الخارجي عند الاقتضاء .

ابحرت البارجة واسيطيل المدمِّرات الرابع في الساعة ١٩ في ٢٥ كانون

الأول (ديسمبر) واصبحت في الساعة ٢٣ خارج حزام جزر النروج الصغيرة واتجهت بسرعة ١٠ الى ١٥ عقدة الى النقطة التي كانت تنوي اللحاق فيها بالموكب في اليوم التالي حوالى الساعة ١٠ . وكانت الريح تعصف من الجنوب ـ الغربي بقوّة ٦ ، وكان البحر يظل متوسّطا (قوّة ٥) والسماء غائمة والرؤية جيّدة .

ونعرف من خلال بعض الناجين من غرقى « السكارنهورست » بأن الامر بالابحار قد قوبل بحميّة من قبل الطاقم بعد تعطّله الطويل .

وفي سهرة ٢٥ بلّغ الفريق اول بحري « اركتيك Arctique » قائد الاسطول بأنه لم يكن من مؤيّدي استخدام المجموعة القتالية لأن الظروف الارصادية كانت ستفسد . تبنّى قائد الاسطول وجهة النظر هذه واقترح على القيادة العليا الغاء العملية بسبب الجوّ .

وابلغني رئيس قيادة الاركان العامة هذا الاقتراح . واجابني بأن القائد في البحر وحده كان بامكانه ان يرى بدقّة حالة الجوّ ، وليس نحن الذين كنا في البرّ ، وبه كان يتعلّق تقرير ما اذا كان من الممكن او لا متابعة العملية وكان ينبغي ان ترسل برقية بهذا المعنى الى « باي Bey » .

وبعد تبادل جديد في وجهات النظر بين قيادة الاسطول وقيادة الاركان العامة ارسلت الاولى للمجموعة المقاتلة البرقية التالية في ٢٦ الساعة ١,٣٧ :

ـ اذا لم تقاوم المدمّرات البحر بامكان « السكارنهورست » المتابعة وحدها مطبّقة قواعد حرب القرصنة . ويحقّ لك التقرير .

لم اكن مع تحرّك منعزل للبارجة ـ انظر تعليماتي للمجموعة ـ غير انني عندما قرأت هذه الرسالة لم ارَ ضرورة للتدخّل . وكانت الوقائع قد بيّنت عند اعتراضات الصباح والظهر ، ان استخدام بارجة بدون دعم المدمّرات كان سيمكنه ان يؤدي الى انتصارات عظيمة .

ففي ٢٥ الساعة ٢٣,٥٥ ، اذاً قبل استلامه الرسالة اعلاه ، ابرق العميد البحري « باي Bey » لقائد الاسطول :

في قطاع العمليات الريح على الارجح جنوبية - غربية ٦/٨ محددة بشدة استعمال اسلحة بالمدمّرات ومجبرة اياها على تخفيض سرعتها .

لأي سبب بعث بهذه الرسالة ؟

على أي حال ، لقد قام بذلك دون استشارة العقيد البحري « جوهانيسون » قائد المدمّرات ، الذي كان معه ، حول امكانية عمل هذه السفن . ومن جهة اخرى كانت الغوّاصات قد بلّغت سابقا عن حالة الجوّ . وكان قائد الاسطول يعرف ذلك مثلما لم يكن باستطاعة الفريق اول بحري « باي Bey » ان يتجاهله . غير انه كفّ عن الصمت في الراديو الذي كان يتّسم آنذاك بأهمية تكتيكية اساسية . لماذا ؟ من المستحيل الاجابة .

ومنذ ذلك الحين توجّب علينا التفكير بأن العدو قد أُبلغ بوجود « السكارنهورست » في البحر ، وانه كان قد حدّد بواسطة المنقل الاشعاعي موقعها التقريبي .

في الواقع أُبلغ الفريق اول بحري « فرازير » قائد « اسطول البيت Home Fleet » من قبل قيادة البحرية الانكليزية ، حوالى ثلاث ساعات بعد اذاعة هذه الرسالة بأن البارجة كانت قد ابحرت بوجه الاحتمال .

وبعد استلامه الرسالة المرسلة الساعة ١,٣٧ من قبل قائد الاسطول سأل الفريق اول بحري « باي Bey » قائد المدمّرات عن انطباعه حول حالة الجوّ . فأجاب هذا الاخير باشارة بصرية :

- مع البحر والريح من المؤخّرة ، لا توجد اية صعوبة لغاية الآن . غير انني لا املك اي اساس لاعطاء حكم او اللاتكال على تحسّن .

اذاً ، كان برأيي متابعة العملية بالمدمّرات وهذا ما حدث في الواقع .

وبتاريخ ٢٦ الساعة ٦,٣٠ وصلت المجموعة القتالية الى الطريق المفترضة للموكب شرقي آخر موقع له مبلّغ عنه من قبل غوّاصة . عندئذ اقلعت « السكارنهورست » الى الجنوب الغربي بسرعة ١٢ عقدة ، نحو الموكب ، مع المدمّرات المنتشرة على عشرة اميال امامها .

وفي ذلك الحين اتاح تقرير الفريق اول بحري « فرازير » معرفة عدد وموقع السفن العدوّة .

كان الموكب يتألف من ١٩ سفينة تجارية ، محميّة مباشرة بمدمّرات عادية وبحراسة ، وكان على حوالى خمسين ميلا الى الجنوب من جزيرة « الدب Ours » كما كانت قد بلّغت الغوّاصة . وكانت « القوة الاولى » المؤلفة من الطرّادات « بلفاست Belfast » و« نورفولك Norfolk » و« شيفيلد Sheffield » بأمرة اللواء البحري « بورنيت Burnett » على اكثر من مئة ميل الى الشرق تتجه الى الجنوب الغربي .

وكان الفريق اول بحري « فرازير » قد غادر شخصيا « ايسلندا » في ٢٣ كانون الأول (ديسمبر) في المساء مع « القوّة الثانية » البارجة « دوك اوف يورك Duk of yourk » والطرّاد « جامايكا Jamaica » واربع مدمّرات . وكان يعرف ان الطيران الالماني كان قد اكتشف الموكب وكان ينبغي عليه الافتراض بأنه كان سيهاجم . وفي ٢٦ كانون الأول (ديسمبر) الساعة ٣,٣٩ وصلته اشارة قيادة البحرية الانكليزية ، معلنة الابحار المُحتمل « للسكارنهورست » .

وكان على حوالى ٢٧٠ ميلا من رأس الشمال وبشكل ظاهر على المسافة نفسها من الموكب . ولعدم قدرته على منع الهجوم ضد هذا الاخير قاده باتجاه الشمال لجعل اكتشافه اصعب ، وامر « القوّة الاولى » بالاقتراب منه .

وفي الساعة ٩,٢١ اكتشف الطرّاد « شيفيالد » « السكارنهورست » وفي الساعة ٩,٢٤ فتح النار الطرّاد « بلفاست » وتقريبا في الحال الطرّاد

« نورفولك Norfolk » وردّت « السكارنهورست » ببريجها الخلفي فقط . وفي الساعة ٩,٤٠ توقّف الجانبان عن الرمي كون المسافة قد اصبحت كبيرة اكثر مما ينبغي .

واسرعت « السكارنهورست » نحو الجنوب بسرعة قصوى ثم عادت نحو الشمال . وكان الفريق اول بحري « باي Bey » ينوي بوضوح الالتفاف حول الطرّادات للهجوم على الموكب من الشمال دون تبرير سلوكه الجديد امامها .

وكان يمكن الاعتقاد بأن هذه الطرّادات كانت لا تزال تحاول التدخّل بين السفينة الالمانية والسفن التجارية ولكنها كانت قد اصبحت في وضع خطر للغاية في الساعة ٩,٢٠ . وكانت « السكارنهورست » متفوّقة كثيرا عليها بالتصفيح وخاصة بمدفعيتها . فمقابل قطع الطرّادات من العيار المتوسط ، كانت تمتلك تسع مدافع من عيار ٢٨٠ ملم دون حساب مدفعيتها الخاصة المتوسطة . اذاً كان من الممكن توقّع ان تستمر المعركة الناشبة آنذاك حتى تدمير او على الأقل حتى تعطيل خطورة هذه الطّرادات . واصبح الموكب تحت رحمتها كونه لم يعد محميّا الاّ بمدمّرات .

وذلك ما كان يخشاه الفريق اول بحري « فرازير » البعيد آنذاك اكثر من ٢٠٠ ميل !

وفي غضون اشتباك وجيز ، يبدو ان « السكارنهورست » قد اصيبت مرّتين دون ان تصيب هي نفسها الهدف . وخرقت قذيفة اولى تحت جسر البطارية دون ان تنفجر ، واصابت الثانية الصاري الأمامي ودمّرت فيه « مقياس المسافة Télemètre » بحيث ان البارجة اصبحت منذ ذلك الحين عاجزة عن احراز تقويم في قطاع من ٦٠° الى ٨٠° درجة .

ورأى اسيطيل المدمّرات الرابع قنابل الصباح المنيرة ولكن لعدم تلقيه اي امر من قائد المجموعة ، تابع طريقه نحو الجنوب الغربي . وفي الساعة ١٠,٢٧ تلقى رسالة : طريق ٧٠ سرعة ٢٥ عقدة بدءا من الساعة

١١,٥٨ « اعمل ضد المربع ٦٣٦٥ » . اذاً اصبح كل اتصال تكتيكي بين « السكارنهورست » والاسيطيل الرابع مقطوعا . وبرؤية البارجة الالمانية تتوارى نحو الجنوب قرّر اللواء البحري « بورنيت Burnett » قرارا صحيحا ، بلا ريب ، بعدم تعقّبها ولكن بالاقتراب من الموكب لحمايته في حال هجوم جديد .

وفي الساعة ١١ ، عندما كانت « السكارنهورست » تسير نحو الشمال تلقّت رسالة جوّية معلنة وجود خمس قطع على مسافة بعيدة ، شمالي غربي الرأس الشمالي اي على حوالى ١٥٠ ميلا من موقعها .

واعتقد قائد الاسطول في « كيال Kiel » كونه استلم ايضاً هذه الرسالة ، بأن الامر كان يتعلّق بخمس مدمّرات المانية مرسلة من قبل الفريق اول بحري « باي Bey » بمقتضى برقية تجيز لها العمل مع البارجة الوحيدة . فلا هو ولا قيادة الاركان العامة ، رأوا فيها سبباً للتدخّل في عملية كانوا لا يعرفون من جهة اخرى كل تفاصيلها .

وبعد خسارة « السكارنهورست » ثُبِّت ان الطائرة كانت تريد ان تبلّغ : « في شمال ـ غربي رأس الشمال خمس قطع على الارجح واحدة منها ثقيلة » وقبل ارسالها حذف قائد الطائرة الكلمات « على الارجح واحدة منها ثقيلة » راغباً بالتشبّث بالوقائع وليس بصياغة الافتراضات .

ونجهل ماذا كانت ردة فعل الفريق اول بحري « باي Bey » عند وصول هذه الرسالة بعد ١١ ساعة . وربما ، اعتقد ، انه من الممكن ان يتعلّق الامر عمليا بوحدات بريطانية ثقيلة . ويميل تصريح عريف بحري ناج من الغرق للاقناع بذلك . وحوالى الساعة ١٥ كان سيُعلن للطاقم بأن مجموعة قتالية عدوّة كانت غربي البارجة متّجهة الى الشرق . وكان اساس هذا الاتصال رسالة الساعة ١١ .

وعلى أي حال ، تشبّث الفريق اول بحري « باي » بقراره بمهاجمة الموكب من الشمال .

وفي الساعة ١٢ كانت في شمالي الموكب واصطدمت للمرّة الثانية بطرّادات « القوّة الاولى » التي كانت تتدخّل من جديد بين السفن التجارية وبينها . وفي غضون هذا الاشتباك ، لم تُصب « السكارنهورست » ولكنها اصابت ، هي نفسها ، على الاقل طرّادين انكليزيين : على سبيل المثال ، الطرّاد « نورفولد » اصيب بقذيفتين جعلتا بريجه الخلفي غير صالح للاستعمال وكل الرادارات باستثناء واحد واوقعت خسائر بين الافراد . ويروي « غودي Goddes » رقيب اول بحري قديم ، وأحد الناجين من الغرقى : ـ بعد الساعة ١٢,٣٠ بقليل اكْتُشفت ثلاثة خيالات وأُبلغ عنها من امكنة مختلفة ومن قبلي انا شخصيا . وكان قد سبق ان فُرض الاستنفار بموجب تعليمات مقياس المسافة اللاسلكي . وفي حين تراكمت القنابل المنيرة فوقنا قبل ان نستطيع فتح النار . وقعت طلقات العدو قريبة جدا . وكانت اوّل صليات من مدفعيّتنا الثقيلة للاحاطة . وكنت قد لاحظت بنفسي بعد ثلاث او اربع من هذه الصليات انه شبّ حريق قوي في طرّاد على مستوى مدخنته الخلفية فيما كان يظهر الحريق والدخان في مقدّمة ومؤخّرة طراد آخر .

وفيما بعد رأيت ايضاً ان الطرّاد الثالث قد اصيب . وظهرت فيه حزمة نار كبيرة لكنها انطفأت بسرعة واوحى دخان كثيف بأن حريقا كان مشتعلا فيه . واصبح رمي العدو غير منتظم ، وبينما كنا نغيّر الطريق توارت الطرّادات ، مختفية في حبّات المطر والثلج . وفي اثناء هذا الاشتباك كان العدو امامنا مرئيا من الجانبين . ورمينا بالبرجين « أ وب A et B » وكذلك من برجي المقدّمة من عيار ١٥٠ ملم . ولم أُبلّغ بأي اثر حاسم على « السكارنهورست » لا بالهاتف ولا بخلاف ذلك . وفي اثناء المعركة الاولى كنا قد ميّزنا بصعوبة ، العدو ، ولكن في غضون هذه الثانية رأينا بوضوح الخيالات بسبب شفق الظهر . ومن جهة اخرى كانت المسافة اقصر من الصباح .

وفي اثناء اشتباك الظهر هذا ، لم تكن المدمّرات البريطانية في الجوار لأنه

عندما كانت طرّاداتها قد بلغت الدرجة ١٠٠ ، مكتشفة البارجة الالمانية ، كانت على حوالى اربعة اميال بالعرض .

ورغم الانتصارات الظاهرة التي سجّلها ، انهى الفريق اول بحري « باي » من جديد المعركة . وشرح الاسباب في رسالة مرسلة الساعة ١٢,٤٠ :

ـ معركة مع عدّة اخصام في مربع « أ ث ١٣٣, ٤ AC 4.133 » تطلق قطعة ضخمة على مقياس المسافة اللاسلكي .

نجهل سبب هذا التفسير الخاطىء . وكون الطرّادات الانكليزية الثلاث في متناول النظر لم يكن بوسع « السكارنهورست » بلا ريب ان ترى فيه « قطعة ثقيلة » . تفسير وحيد ممكن :

اوهمت الرزم المدفوعة بطلقات « النورفولك » عيار ٢٠٠ ملم بوجود هذه القطعة الثقيلة التي كانت تظلّ غير مرئية .

وكان لهذا الخطأ نتائج حاسمة ومأساوية . وصرف النظر « باي » الذي كان في وضع ايجابي ، عن الامكانية المحتملة جوا ، في شل لا بل في تدمير اخصامه بصلياته القادمة الامر الذي فسح له مجال الموكب . وكذلك بالنسبة للانسحاب ، فالوضع كان مختلفا جدا : لعدم امتلاك سفن سريعة كثيراً من اجل اعتراض « السكارنهورست » لم يكن بوسع الفريق اول بحري « فرازير » اللحاق بهذه الاخيرة .

وبدءاً من حوالى الساعة ١٢,٤٠ انسحبت البارجة بسرعة كبيرة جدا ، باتجاه موجور ما بين الجنوب والجنوب الشرقي ، باتجاه الساحل النروجي .

وتُطرح مسألة اساسية : لماذا سلكت هذه الطريق التي كانت تتيح للطرّادات وكذلك للمدمّرات العدوّة ، اللحاق بها وهي لا تزال في عرض البحر ؟ وكان اتجاه ابعد الى الغرب ، ومعاكس للبحر وللريح قد تسبّب

بفقدان الاعتراض لأنه كان بامكان البارجة دعم سرعة اقوى من سفن العدو الخفيفة . واعلن الفريق اول بحري « فرازير » في تقريره : كانت « السكارنهورست » تتمتع « بتفوّق بالسرعة من اربع الى ست عقد » بسبب الجوّ . ومن الشائع جدا في الحرب البحرية الاتجاه بعكس البحر للتحرّر من اعتراض السفن الاخف المجبرة على تخفيض سرعتها .

وعلى الارجح ان الفريق اول بحري « باي » اعتقد بأن طريقا ابعد الى الغرب كانت ستقرّبه من المجموعة المكتشفة الساعة ١١ . وعلى الارجح كذلك انه كان يخشى من ان « القطعة الثقيلة » التي كان يعتقد انها بجواره حسب رسالته الساعة ١٢,٤٠ كانت ستلحقه بسهولة الى مثل هذا الاتجاه . اذاً ، قَبِلَ ان يُطارد من « القوة الاولى » الامر الذي توجّب ان يكون مميتا له .

وفي هذا الوقت بالذات ، كان الفريق اول بحري « فرازير » يعتقد بأنه كان سوف لن يجد ثانية البارجة الالمانية اذا لم تكن قد توصّلت سفينة من سفن « القوّة الاولى » الى اعتراضها .

وبعد توقّف الاشتباك الثاني ، كان لا يزال بعد عند « السكارنهورست » فرصة للافلات من التدمير « بالدوك اوف يورك » لو كانت قد اتّجهت ما بين الجنوب الغربي والغرب فذلك كان يوصلها ، كما نعرف اليوم ، الى الموكب . ولكن الاحداث محصورة هكذا ، قد اخذت مجراها الطبيعي . أبلغ الفريق اول بحري « فرازير » بشكل متواصل عن تحرّكات خصمه ، من قبل « القوة الأولى » وعليه استطاع المناورة للحاق به . وفي معركة بالمدفعية دامت من الساعة ١٦,٤٨ الى الساعة ١٨,٢٠ لم تنجح « الدوك اوف يورك » مع ذلك بقطع العشر من عيار ٣٥٦ ملم، في سحق البارجة الالمانية . وبعكس ذلك ، ازدادت المسافة بينها واعتقد الفريق اول بحري « فرازير » بأن خصمه سيفلت منه وَبناء عليه ارسل مدمّراته الى الهجوم . واستطاعت هذه الاخيرة اصابة جوانب

« السكارنهورست » التي لم تكن محمّية بمدمّراتها ، بطوربيدات ، والتي كانت تسلك طريقا ملائمة لاقترابها . هكذا اصبحت « الدوك اوف يورك » قادرة على استئناف معركة بالمدفعية .

وقد غرقت « السكارنهورست » الساعة ١٩,٤٥ . أُنقذ من رجالها الالف وتسع مئة ٣٦ ضابط صف وجندي بحري ولا ضابطا واحدا .

ناور اسيطيل المدمّرات الرابع للحاق بالموكب وفق الامر المستلم الساعة ١١,٠٨ . ولكن بلغته في الساعة ١١,٤٣ رسالة بدون توقيع : « امر للاسيطيل الرابع بالانسحاب » . وطلب العقيد « جوهنيسون Johannesson » مندهشاً ، تأكيدا من قائد المجموعة الذي اجاب : « التحق بالقاعدة » . ولم تكتشف المدمّرات الموكب .

لقد غيّرت خسارة «السكارنهورست » وضعنا الاستراتيجي في النروج جذريا . وسيكون الانكباب على الشروحات (المذكّرات التاريخية) عديم الفائدة لعدم معرفة اسبابها بدقّة . ويذكر على الارجح التاريخ البريطاني الرسمي بعض العناصر الجديدة ولكن لا تزال تنقص شهادة العميد البحري « باي » الرئيسية .

ان الروايةِ القائلة بأن « السكارنهورست » كانت ستخسر المعركة بسبب تفوّق رادار العدو فقط ، دون ان تستطيع معرفة موقع اعدائها هي نفسها ، خاطئة قطعا ومغرضة فلقد استعمل الانكليز التسديد البصري . وفي اثناء المعركة رمت البارجة صليات محكّمة في الهدف . ووفق اقوال الناجين من الغرقى بقيت معنويات الطاقم عالية جدا حتى النهاية .

وكان مِصير « التيربيتز » بدورها سيتحقّق . فلقد اصبحت جاهزة للاستعمال في آذار (مارس) ١٩٤٤ . ولكن لم يكن بالامكان ان يجري الحديث عن استعمالها ضد المواكب بسبب قصر الليالي والتفوّق المتزايد باستمرار للطيران العدو . وكان هذا الاخير قد استخبر عن كل حركاتها وكان بامكان العدو الحاق حاملات ـ طائرات بحراسة السفن التجارية .

ومع ذلك كانت البارجة لا تـزال تقوم بمهمتهـا في تثبيت قوات هـامة في الشمال ، يعني بمنع استعمالها على مسارح اخرى . وكانت تؤمّن ايضا حماية النروج ضد انزالات محتملة . ولم يكن لدينا الامكانية لاستعمالها في موضع آخر . وبمحاولة العودة الى المانيا كانت بلا شك ستُكشف وستُهاجم بقوات بحرية وجوية متفوّقة بشكل ساحق .

وبالمقابل ، كنا نتصرف بعدد كـاف من القنّاصـة لحمايتهـا في تلك المنطقة .

وفي ربيع وصيف ١٩٤٤ قُهرت في عدة هجومات . وفي نيسان (ابريل) عطّلت ادوات حاملة ـ طائرات قسما من الانشاءات العلويـة فوق الجسر المدرّع دون التقليل من قيمتهـا القتاليـة . وفي آب (اغسطس) هـاجمها الانكليز بقنابل من ستة اطنان ، اصابتها واحدة منها في المقدّمة وسبّبت لها اضرارا خطيرة .

عندئذ امرت بعدم استخدامها بعد الآ كسرية مدفعية عائمـة لأنه لم يكن باستطاعتنا المحافظة عليها جاهزة تماما . وكان الملاك المدفعي سيبقى على متنها . ولمواجهة اكثر حالة غير مؤاتيـة حيث كانت ستغـرق ، كانت مرساتها ستلقى بأعماق قليلة في مكان هام تكتيكيا .

وبالعمل وفق هذه التعليمات ، بحث العميد البحري « بيتر Peters » قائد المجموعة القتالية ، عن مكان ملائم في « زقاق بحري Fjord » بجوار « تـرومسـوي Tromsoe » . ولكن بمـا ان الشـاطىء « التحمـائـي Sous-marin » وعر كثيراً لم يستطع العثور على مرسى مرضٍ تماما . وحاول قائد المجموعة تحسين الظروف بمستودعات من رمل ، مُخفِضاً بذلك احتمال حدوث ترنّح الى الحدّ الادنى .

وفي ٢٢ تشـرين الأول (اكتوبـر) ١٩٤٤ هاجمت طـائرات انكلوـ امريكية من جديد بقنابل من ستة اطنان ، ورمت مدفعية البارجة الثقيلة قنابل منثارية وصدّتها . وبعد قليل ، وبأمر مني ، عزّز سرب مطاردات حماية « التيربيتز » .

وفي صباح يوم احد في ١٢ تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٤٤ ابلغت شعبة استنفارنا عن اقتراب مهاجمين جدد . غير ان مطارداتنا لم تستطع الطيران في الوقت المناسب . وقاومت البارجة بمدفعيتها الوحيدة المضادة للطائرات . ونجحت الطائرات العدوّة باصابتها وقضت المصيبة ان تقع قنابلها الخاصة فقط على يسارها مصدّعة جنب البارجة ، وحافرة حفراً عميقة في قعر الرمل . بحيث ان « التيربيتز » قد اصبحت بذلك ممكنة الغرق . وظلّ قسم من الطاقم مأسورا تحت الجسر المدرّع . واثناء قصّ صفائح « الغاطس Carène » الذي كان يظهر ، بنفاثة النار ، لم يتمّ انقاذ سوى بضعة رجال .

وكانت خسارة « التيربيتز » قد حرمتنا من آخر سفننا العائمة الكبيرة المستعملة بعد . وبيّنت ، ان تقدّم الطيران كان يقضي على هذا النوع من السفن . واستخلص من ذلك الانكليز والامريكان النتائج ونزعوا سلاح بارجاتهم في عامي ١٩٥٧ و١٩٥٨ .

وآمل ان اكون قادرا فيما بعد ، ان اروي بتفصيل نشاط غوّاصاتنا في بحر الشمال و« الاركتيك » عندما سأضع يدي على العناصر الضرورية .

٥ ـ البحر الاسود

وفي آب (اغسطس) بلغت الجبهة الالمانية البحر الاسود وحتى ايلول (سبتمبر) احتلّت كل ساحل هذا البحر باستثناء القسم الموجود بين « تبسوي Tapsué » و« باتوم Batoum » في الجنوب ـ الشرقي . ولذلك اصبح هذا المجال البحري المحاط من قبل روسيا وتركيا وبلغاريا ورومانيا مسرح عمليات بحرية .

وكان الحياد التركي يمنع القوّات غير التابعة للدول النهرية بالدخول اليه عبر « الدردنيل Dardanelles » و« البوسفور Bosphore » . ولم يستطع

الانكلو ـ امريكان انفسهم ، ايصال وسائل اليه ، وكان الاسطول الروسي في البحر الاسود متفوّقا جدا على بضع سفن خفيفة لرومانيا وبلغاريا حليفتينا .

وطبعا لم يكن عندنا هناك اية سفينة ، وفي اول الامر اقتصرت البحرية على تأمين الدفاع عن الشواطىء والمرافىء المحتلة من قبل القوات البرّية ولكن ظهرت ضرورة التدخل عندما عانت هذه الاخيرة من المساوىء في غضون شتاء ١٩٤١ ـ ١٩٤٢ وحدّ الوحل والجليد من النقليات البرية . فمن المستحيل تموين وحدات القرم وتلك المتقدمة حتى في « كوبان Kouban » و« القوقاز Coucase » عن غير الطريق البحرية . ولذلك ففي ربيع ١٩٤٢ ارسل قائد البحرية الأعلى « ريدر » سفنا صغيرة عبر خط السير التالي : من الالب «Elbe» حتى « دريسد Dresde » ، الطريق السيّار حتى « راتيسبون Ratisbonne » ، ثم « الدنوب Danube » حتى البحر الاسود . وفي عام ١٩٤٤ كان الكثير من كاسحات الالغام والزوارق المسطّحة المسلّحة والزوارق والغوّاصات قد سلك هذه الطريق الطويلة من ٢٤٠٠ كلم .

ولم يباشر الاسطول الروسي اي نشاط هجومي بشكل كبير رغم تفوّقه الهائل .فبفضل هذه السلبية وكذلك بفضل الانتصارات المحرزة بطيراننا والقوّات البحرية الالمانية والايطالية على السفن الحربية والتجارية السوفياتية وايضا بفضل احتلال القرم ، احتفظنا دائماً بمبادرة العمليات في هذا البحر .

وظهر ذلك خصوصا في عام ١٩٤٣ تحت قيادة اللواء البحري « كيازيريتزكي Kieseritzky » . واجاد هذا الاخير حلّ مهامه المتعدّدة ، مسعوفاً كثيرا من قبل رئيس قيادة اركانه العقيد البحري « فون كونرادي Von Conrady » .

وكانت (مهامه) متعدّدة ، في الواقع ، لأنها كانت تتضمّن : الدفاع

عن الساحل والمرافىء بسرايا مدفعية وبسدود ، والعمل الهجومي لزوارق سريعة بأمرة الرائدين « بيرنباشير Birnbacher » و« كريستيانسين Christiansen » ولغوّاصات بأمرة النقيبين البحريين « روزنبوم » و« بيتيرسين Petersen » ، وتموين القرم وجبهة « كوبان » وعلى « الميوس Mius » : واخيرا حماية حركة مرورنا بين « اوديسّا Odessa » و« كونستانتزا Constantza » و« البوسفور » . وعلى سبيل المثال ، ففي عام ١٩٤٣ خصّصت لهذه المهمة الاخيرة ٢٠٣٠ سفينة أي ١,٣٥٠,٠٠٠ طن سعة اجمالية .

وفي بدء عام ١٩٤٣ أُضيفت مهمة اخرى : استقبال الوحدات المنسحبة من « القوقاز » عبر مضيق « كيرتش Kertch » التي كان الاستيلاء على « روستوف Rostov » من قبل الروس في شباط (فبراير) نتيجة لهزيمة « ستالينغراد » ، يقطع عليها الطريق البرّي . ومن اجل هذه الغاية ، جُمّعت كل الناقلات وسفن الحماية الجاهزة تحت سلطة الفريق اول بحري « سشيرلين Scheurlen » . وما بين نهاية كانون الثاني (يناير) ونهاية آذار (مارس) وتحت ضغط هجومات سوفياتية دائمة نُقل لذلك :

١٠٥ الاف رجل و٤٥ الف حصان و٧ الاف عربة بمحرّك و١٢ الف عربة مقطورة .

وجرت عملية من النوع نفسه من اجل اجلاء « رأس جسر » « كوبان » في ايلول (سبتمبر) ١٩٤٣ حيث نُقل حينذاك : ٢٠٢٤٤٧ شخصا و٤٥٦٦٤ حصانا و١٥ الف عربة بمحرّك و٢٠ الف عربة مقطورة و١٢٠٠ مدفع و٩٥ الف طن من العتاد والمؤن .

واستمر في اثناء هذا الاجلاء تموين القرم وحماية السفن التجارية المتوجّهة الى البوسفور دون توقف .

وكان يكوّن القرم مثل درع حامٍ لهذه المواكب نحو الجنوب الغربي . وبقدر ما كنا نحافظ عليه قلّما كان الروس يخاطرون بمهاجمة ناقلاتنا التموينية

والنفطية المرسلة الى مرافىء الايجيه Egée .

وفي ١٦ تشرين الأول (اكتوبر) ١٩٤٣ وبمناسبة اجتماع حول الوضع ، أبلغت « هتلر » بالنتائج التي كانت ستترتب على خسارة « القرم » بالنسبة لوضعنا البحري في البحر الاسود . وبعد اجتماع آخر في ٢٧ تشرين الأول (اكتوبر) درسنا امكانية تموين وحدات القرم عبر البحر فقط وسحبها عند الاقتضاء عبر الطريق نفسها . واجبت ، كان بامكان البحرية نقل ٥٠ الف طن بالشهر على الأقل الى شبه الجزيرة ولسحب الرجال مع اسلحتهم وعتادهم كان سيلزم حوالى ثمانين يوما .

وكان « هتلر » يعتبر الاحتفاظ « بالقرم » اطول وقت ممكن ، ضروريا : لأنه فيما لو خسرناه ، كانت الجبهة السوفياتية ستقترب بخطورة من مناطق رومانيا النفطية الامر الذي كان سيترك مضاعفات سياسية على موقف هذا البلد ، وعلى بلغاريا والحياد التركي . وعند ختام هذا الاجتماع اتخذ « هتلر » القرار التالي :

« يجب تجنّب الجلاء عن « القرم » طالما سيبقى امل باستقامة الحالة في القطاع الجنوبي للجبهة ، وسيتم هذا الاجلاء عبر البحر اذا اصبح محتوما . وستُباشر الاستعدادات اللازمة فورا ، بمعزل عما يمكن حدوثه ، كون الوزن ضروريا حتما ان بالنسبة للتموين وان بالنسبة للجلاء عن شبه الجزيرة . وسيُعزَّز الطيران والبحرية بأسرع ما يمكن » .

وفي مطلع تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٤٣ قطع الروس اتصالنا البرّي في برزخ « بيريكوب Pérékop » ولم يعد يموّن « القرم » الاّ بالطريق البحري او الجوّي .

وفي ليلة مُعتمة ، نزل العدو ، تقريبا فورا ، في رأسي جسر في شمال وجنوب مدينة « كيرتش Kertch » وتوصّل الجيش الى تطويق هذين الموقعين ولكن ليس الى دفعه (العدو) الى البحر وكنا نتعرّض لخطر جسيم بخسارة « الكيرتش » وكل « القرم » معها . ومن اجل ازالته ، كان يجب منع

التعزيز الليلي عن هذين « الرأسين » هذا يعني مباشرة حصار دائم . حاولنا القيام به في القسم الشمالي من المضيق ولكن الممر هناك كان ضيّقاً اكثر مما ينبغي وكانت تُشرف عليه سرايا المدفعية ومناور مركبة في شبه جزيرة « كوسّا تشوسكا KossaTchouchka » ،وفشلنا ،وبالمقابل يبلغ عرض المضيق ثمانية اميال امام ال « ايلتينجين Eltingen »،رأس الجسر الجنوبي المشرف علينا . وامكن ابقاء الحصار هناك في غضون خمسة اسابيع بلا انقطاع اغرقت فيه قوّاتنا البحرية بقيادة النقيب البحري « كلاسمان Classman » في اثناء معارك ليلية مستمرة : ثمانية « زوارق مسلحة Canonnières » وزورقين سريعين و٤٣ زورقا مسطّحا محمّلين بوحدات وذخيرة .

ولقد ضَعُفت حامية « رأس الجسر » الجنوبي المحرومة من التموين . وفي ٤ كانون الأول (ديسمبر) نجحت وحدات المانية وروماني في اسقاطها .

ولم يَعِش اللواء البحري « كيازبريتزكي » ليرى هذا النجاح الذي كان قد ساهم فيه كثيرا . ففي ١٩ كانون الأول (ديسمبر) قتل بطائرات مهاجمة انقضاضيا عندما كان يريد زيارة مرفأ « كميش بورون Kamych Bouroun » الذي كان يقوم مقام القاعدة لوحداتنا العاملة في مضيق « كيرتش » .

وفي ٨ نيسان (ابريل) دفع الروس بهجوم ضد « القرم » عبر الشمال والشمال الشرقي ونجحوا في الاختراق . واستقبلت زوارق مسطّحة من البحرية اقساما هامة من فيلقنا على الساحل الجنوبي ، بارتجال ارصفة للركوب ، ونقلوها الى « سيباستوبول Sébastopol » واصبح من الضروري المحافظة على هذا المرفأ من اجل اتمام عملية الجلاء .

وحُشد رجال البحرية ، المتحرّرون بخسارة ساحل « القرم » ، في ثلاث كتائب تحت امرة الروّاد « هوسفيلد Hossfeld » و« ويرنير Werner » و« كليم Klemm » وقاوموا حتى النهاية من اجل الدفاع عن « رأس جسر « سيباستوبول » .

وفي ٢٠ نيسان (ابريل) كان هناك ١٢٥ الف جندي الماني وروماني . أُجلي ١١٦ الفا بالسفن والطائرات حتى ايار (مايو) . وفي حين كان الطيران السوفياتي يُكبّد ناقلاتنا خسائر فادحة .

وهجم فيما بعد الروس على « دنياستر Dniestr » ولم يصمد الرومان . وفي ٢٥ آب (اغسطس) انتقلت رومانيا الى معسكر العدو . واوقفت بلغاريا ايضا القتال . والغت تركيا معاهدة الصداقة الجيرمانو - تركية ، واصبحت الحرب البحرية في البحر الاسود مُنتهية . فدمّرت الطواقم سفنها .

واعترضت الرِّدة الرومانية على « الدانوب الاسفل » حوالى ٢٠٠ سفينة خفر سواحل وناقلات وسفن مستشفى مع جنود وجرحى ولاجئين وعمال المان . وفي هذه الازمة أعدّ نفسه فجأة الملازم ثاني المهندس الميكانيكي العام « زياب Zieb » مدير قواعدنا في البحر الاسود ، قائداً لهذه السفن وباشر السير نحو عالية « الدانوب » معها للالتحاق بمنطقة لا تزال مُحتلّة من قبلنا . وفي ٢٦ آب (اغسطس) توجب عليه اخضاع سرايا المدفعية الرومانية بمعركة من ساعتين ، فاقدا ١٢ قطعة و٣٥٠ رجلا . واثناء متابعة طريقه توجّب عليه شنّ معارك جديدة وتحمّل هجومات جوّية سوفياتية احدثت له خسائر اخرى. ولكن في ٢ ايلول (سبتمبر) توصّل للخروج من المنطقة العدوّة مع اكبر عدد من السفن ، منقذاً الرجال الذين كانوا على متنها ومنهم اكثر من ٢٦٠٠ جريح ناتجين عن اصابة السفينة المستشفى « بامبرغ Bamberg » والثلاث زوارق اسعاف مسطّحة .

ـ ٦ ـ انزال « النورماندي Normandie »

وكانت القطع البحرية المتمركزة في فرنسا وبلجيكا ، باستثناء الغوّاصات ، تحت امرة الفريق اول بحري « كرانك Krancke » ، قائد مجموعة الغرب . وكانت تشتمل على الزوارق السريعة والسفن الخفيفة

المكلّفة بحماية المجال الساحلي ، وكذلك القطع البريّة وقبل كل شيء تلك التي كانت تحمي سرايا مدفعية السواحل .

وكان الدفاع عن ساحل البلدان المحتلّة يزيد من اهلية القوات البريّة . وكان المشير « فون راندستيد Von Rundstedt » يقودها في فرنسا منذ آذار (مارس) ١٩٤٢ .

وكانت قوّاتنا المدفعية و« الدفاع م . طـ D.C.A » تتعلّق دائماً بالبحرية من وجهة النظر الادارية والانضباطية ولكن بالسلطة العسكرية فيما يخصّ التدريب والتحرّك . اذاً ، كان قائد مجموعة الغرب تابعا للمشير « فون راندستيد » في هذا الصدد .

وفي تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٤٣ كلّف « هتلر » المشير « روميل » بمراقبة دفاع الساحل الفرنسي ، وفي ١٢ كانون الأول (ديسمبر) عيّنه قائد مجموعة الجيوش « ب B » بتكليفه تأمين الدفاع عن « هولندا » في الجبهة الاسبانية تحت سلطة « فون راندستيد » .

اذاً ، لم تكن البحرية تحتلّ في هذا التنظيم الاّ مقام المستشار وكان القرار يخصّ القوّات البريّة .

وتتمتع القوّة البحرية التي تنوي القيام بانزال بالمبادرة الاستراتيجية والتكتيكية ،انها تحدّد المكان حيث سيحدث . وتستطيع القوّة البرّية معرفة هذا المكان بصعوبة ومن المستحيل عليها ان تكون قويّة في كل مكان . ويتوجب عليها الانتظار الى ان تبدأ العملية فعليا لكي تكيّف اجراءاتها .

وبحكم الوسائل التقنية الحديثة : سفن انزال خصوصية ومرافىء اصطناعية والتفوق البحري والجوي لـلانكلو ـ امريكان ، كان هؤلاء الآخرون قادرين على الانزال في عدة نقاط من الساحل الفرنسي والبلجيكي والهولندي . وكانت القوّات البريّة تنتظرهم في القسم الشمالي من المانش في منطقة « القمة La Somme » لأنه كان يفترض ان على العدو ان يبحث عن الاهداف التالية :

١ ـ اسقاط مزالق قذف الاسلحة الجديدة (الصواريخ من النموذج الخـامس) والمـواقـع الأكـثر خـطرا وهي مـواقـع « بـا ـ دو ـ كـالي Pas-de-Calais » لأنها كانت تهدِّد لندن .

٢ ـ بلوغ باريس بسرعة لأخذ كل دفاع الشاطىء في غربي « السين Sein » بما في ذلك قواعد الغوّاصات ، من الخلف .

٣ ـ الاستيـلاء على اقصر خط سـير مؤدٍ الى المركـز الحيوي « للرور Ruhr » عبر المنطقة الصناعية الفرنكو ـ بلجيكية .

٤ ـ اختيار الساحـل الاقرب لتقصـير المدة الـزمنية للعبـور الى الحد الأقصى ، وارسـال طيرانـه بعمق نحو المؤخّـرة ، طيرانـه المطارد بـوجـه خاص .

٥ ـ تجنّب الحاجز الطبيعي المكوّن من « السّين » اثناء المهاجمة شرقي « الهافر Havre » .

ورغم هذه الحجج المقدّمة من قبل القوّات البرية ، ووجود وسائل انزال حديثة ، كان يبدو للبحرية انه من المحتمل قليلا ان العدو كان سيختار منطقة « القمّة La somme » . وكان شكل الساحل وواقع انه كان مُعَرّضا مباشرة للريح الغربية يجعلان العملية صعبة . ومن اجل اسباب مشـابهة كانت تستبعد السواحل « البريتونية Bretonnes » .

اذاً ، كانت البحرية تعينّ جون « السين » حيث توجد شطآن رملية عريضة محمية من الريح الغربية بمثابة المكان الأكثر ترجيحا . ونظرا لحاجة المهاجمين، على وجه السرعة ، لمرفأ كبير ، برغم كل الوسائل التقنية ، كان جوار « الهافر » يبدو لها حجة اخرى ذات وزن لمصلحة هذه الفرضية .

وكانت الآراء تتضارب حول نقطة اخرى : هل كان ينبغي ان تجري المقاومة على الساحل نفسه لصدّ الغازين مباشـرة الى البحر او ابعـد الى الداخل ، بالقيام بهجوم معاكس مـع احتياطـات متحرّكـة لفصلهم عن

شطآنهم وابادتهم ؟ طبعا كان على القوات البرية ان تقرّر .

وكان رأي المشير « فو راندستيد » ، اعرف ذلك لأنني كنت قد سمعته من فمه ، الحلّ الثاني هو المفضل. وبالعكس كان « روميل » يطلب دفع قوات الدفاع اقرب ما يمكن الى الشاطىء لتنفيذ الحلّ الأول .

وشملت البحرية بالمناقشة بسبب سرايا مدفعيتها . وفي ربيع ١٩٤٤ ابلغني الفريق اول بحري « كرانك » ان افكاره بشأن موقع هذه السرايا المدفعية كانت لا تتطابق مع افكار القائد العسكري . وكان يعتبر ، انه كان ينبغي عليها ان تكون اقرب ما يمكن الى شاطىء البحر لكي تستطيع الرمي مباشرة على العدو اثناء عبوره التقرّبي وخاصة في اخطر لحظة بالنسبة له ، تلك التي كان سيطأ اثناءها اليابسة . اذاً كان ينبغي عليها ان تكون قادرة على ضرب الشواطىء نفسها ، وان تجري رميا مباشرا ، رميا مانعا (رمي يقصد به منع العدو من التسرّب الى نقاط معيّنة) على منطقة لا حظّ فيها بالنجاح ضد الاهداف البحرية المتنقلة بسرعة . وبالعكس كانت القوّات البريّة تؤكّد انه كان يجب وضع هذه السرايا المدفعيـة في المؤخرة ، حيث كانت سترمي رميا غير مباشر ، لأنها في حال قربها من الساحل اكثر مما ينبغي ، كانت ستتعرض بافراط للمخاطر وخاصة من قبل الطيران .

شخصياً كان رأيي انه كان يجب صدّ المهاجمين الى البحر منذ اللحظة التي كانت فيها زوارقه المسطّحة ستنقلب جانبا على الشاطىء وجيث كان سينزل منها لأنه ، كان لا يستطيع في هذه المرحلة نشر قوّاته ، وعلينا ان نسعى في منعه من تكوين « رأس جسر » . اذاً ، كنت أؤيّد « كرانك » . وكان رمي سرايا مدفعيتنا المباشر سيصبح اكثر دقة بكثير ، اذاً اكثر قابلية لاحراز نتائج من رمي مانع غير مباشر . وعلى الشاطىء كانت سرايا المدفعية سوف لن تصبح اكثر عرضة للهجمات الجوّية من الداخل .

وبحكم اهمية المسألة ، عرضت وجهة نظر البحرية بعد اجتماع ، في المقرّ العام فتمسّك « هتلر » المستند على جنرالات ال « أو.ك.ف

O.K.W » برأيه ، يعني برأي القوّات البرية برغم مناقشة حادة جدا دامت اقل من ساعة بقليل .

ولم يكن البعض من القوات البحرية التي كان يتصرّف بها قائد المجموعة الغربية ، قادرا على الملاحة بلا انقطاع ضد انزال متوقّع . ومنذ آذار (مارس) ١٩٤٤ كانت كل السفن الخارجة من المرافىء قد اكتُشفت بسرعة بواسطة الرادار وهوجمت فورا . ولم تكن حتى غارات الزوارق السريعة تُحرز نتائج ، لأنها حالما كانت تصل الى وسط « المانش » كانت تصطدم بقوّات عدوّة متفوّقة عليها كثيرا . وازدادت الخسائر والاضرار لدرجة اصبح من المستحيل الحفاظ على خط المراكز الامامية بشكل دائم دون الكلام عن اجراء استطلاعات حتى ساحل العدو . وأبلغ قائد المجموعة الغربية المقرّ العام وانا بالذات بهذا الوضع مُبيّنا بأنه كان لا يحتمل علاجا . ولنفس الاسباب ، كان من المستحيل تجديد وتوسيع حقول الالغام في جون « السين » فالقطعة المكلفة بالقيام بذلك قد اصيبت بخطورة جدا في اثناء اشتباك . وتوجّب اولا اصلاحها . ولذلك لم تكن الالغام قد وضعت تحت الشاطىء نفسه بعكس ارادتنا ، فلقد كان امر المشير « فون راندستيد » والمقر العام قد الزمنا بالبدء بذلك اولا شرقي « الهافر » .

اذاً عندما نزل الحلفاء في جون السين فجر ٦ حزيران (يونيو) لم يجدوا ، لا حواجز الغام فعّالة ولا اكثر من طوّافات في عرض البحر .

واعتقد المشير « فون راندستيد » بأن الامر كان يتعلّق بهجوم مضلّل وليس بانزال رئيسي . غير انه وجّه منذ ليل ٥ ـ ٦ الاشارة الاصطلاحية لاستنفار كل قطع البحرية الموضوعة تحت اوامره .

شخصيا ، علمت بالانزال حوالى الثانية صباحا ، واتصل بي هاتفيا الفريق اول بحري « فوس Voss » مندوبنا في مركز القيادة ما بين الخامسة والسادسة وابلغنا ان الـ « او. ك. ف O.K.W » كانت متردّدة في ارسال كل الفرق الجاهزة الى القطاع حيث كان قد حدث الانزال . فاتصلت بالجنرال

« جودل » لأقول له برأيي ، ان ذلك كان الانزال الرئيسي وان المقاومة كانت تبدو لي ملحّة . وكان قائد الغرب قد قال لي ، انه لا يشاطر هذا الرأي . فذهبت بالطائرة الى مركز القيادة .

وبعد الاجتماع حول الوضع ، اعلنت « لهتلر » بأن العدو في رأيي ، كان سوف لن ينزل ، بلا ريب ، في « بيتانيا » وانه كان يجب ارسال كل فرق هذه المنطقة نحو جون « السين » .

وبوصفي قائد البحرية لم امارس اي تأثير على العمليات . فقد كنا نملك ٣٠ زورقا سريعا واربع مدمّرات وتسع نسّافات في مقابل من ٧٠٠ الى ٨٠٠ سفينة حربية مستعملة من قبل الانكلو ـ امريكان ومنها ست بارجات اثنتان مونيتور (مدرعة متوسطة الوزن) ٢٢ طرّادا و٩٣ مدمِّرة و٢٦ مدمّرة مواكبة و١١٣ فرقاطة وحرّاقة وزوارق قاذفة طوربيدات وزوارق مسلحة . وبذلت سفننا اقصى جهدها وفازت حتى ببعض الانتصارات ولكن التفوّق الساحق للعدو في البحر وفي الجو اخرجها بسرعة من المعركة او شلّها .

وبحكم النتائج الخطيرة التي كانت تترتب على نجاح الانزال ، استخدمنا حتى غوّاصات في هذه المنطقة المحروسة للغاية . وسأتحدث عن ذلك في الفصل الرابع عشر .

واستخدمنا كذلك الادوات الملّغمة ، التي منها « الطوربيد المجهّز » وكان المقصود طوربيداً يقوم مقام عوّامة ويقودها رجل كان يقذف منها طوربيدا ثانيا محشوا بمتفجر وموضوعا تحتها . وكان « الزورق المتفجّر » حاملا شحنة يوجّه مسافيا على الهدف بزورق قيادة . ولقد اشتبك طواقمها بشجاعة واغرقوا بعض السفن .

ولكنها لم تستطع توجيه ضربات ذات قيمة . وبالاضافة لذلك ، حظّر العدو بسرعة جدا استخدام قواعد في جوار جون السين من قبل ادواتنا ، من جراء انه كان يمارس سيطرة مطلقة في الجوّ ، الامر الذي انهى نشاطها .

ولكتابة القصة التاريخية لهذا الانزال كان سيتوجّب امتلاك سجلّات

عمليات القطع العسكرية التي عملت ضده . ولغاية ذلك الحين ، لا يمكن ادعاء احكام حول الاسباب التي اتاحت انتصار اعدائنا الاّ بحصافة . غير ان السبب الرئيسي الذي يمكن اثباته ، كان هذه السيطرة المطلقة على الجوّ ، التي امّنت له حرية الحركة والغت حريتنا . ولا يزال الكثير من الاسئلة ينتظر جوابا :

اي تأثير على اعداد الدفاع والخطط لصد الغزو مارسه الاعتقاد الراسخ للقوات البريّة الذي انطلاقا من وجهة نظر الاستراتيجية البريّة ، افترض ان الانزال كان سيحصل في منطقة « القمّة La Somme » ؟

ماذا كانت ستصبح النتائج بالنسبة لتنظيم الدفاع وتوزيع قطع القوات البرية ، وسير العمليات مباشرة بعد الانزال لو كانت القيادة قد تبنّت رأي « روميل » والبحرية الذي وفقه كان يتوجّب ضرب العدو على الشاطىء عندما كان سيحاول اخذ موطىء قدم عليه ؟

رُغماً عن التفوّق المعادي اما كان سيستطيع الطيران والبحرية فعل شيء اكثر في النهار الذي سبق الانزال والليل حيث بدأ ، بما ان ظروف المدّ والجزر كانت مؤاتية بشكل خاص لهذه العملية ؟

ماذا كان سيحصل لو ان القيادة في الغرب و« هتلر » والـ « او.ك.ف O.K.W » كانوا قد اعتبروا فورا الانزال في جون « السين » بوصفه الانزال الرئيسي ؟

وكانت دراسة عميقة لهذه المسائل ستبينّ ، برأيي ، انه بالرغم من التفوّق العدو ، لم يكن ينبغي حتما نجاح مثل هذه العملية . ولكنها نجحت ! ومنذ ذلك الوقت ، كنا قد أجبرنا على القتال على عدة جبهات . ولم يعد من الممكن كسب الحرب . ولم يعد السلام ممكنا ، لأن الخصم لم يكن يراه الاّ في تدمير المانيا . ولم يكن للجنود من خيار آخر الاّ متابعة القتال .

ـ ٧ ـ البلطيق

في عـام ١٩٤٢ نجحت غوّاصـة روسية ، ذاهبـة من « كـرونشتـاد Cronstadt » في اجتياز حقول الالغام المزروعة من قبلنا في خليج « فنلندا » والتغلغل في البلطيق ، ولكنها احرزت قليلا من النجاح . وسارت مواكبنا في ذلك البحر عمليا دون خسائر .

وفي ربيع عام ١٩٤٣ توصّلنا لسدّ خليج فنلندا هذا تماما ، بشباك من فولاذ منحدرة حتى القعر وموضوعة من قبل قطعة العقيد بحَري « تشيرش Tschirch » . اذاً توقّفت هجمات الغـوّاصات السـوفياتيـة حتى خريف ١٩٤٤ . وتمّت واردات الحديد الخام السويدي وحركـة المرور التجـارية الواسعة وتموين الجيش دون اضطراب .

وفي ٩ تموز (يوليو) حضرت اجتماعا حول تدهور الوضع على الجبهة الشرقية ، اجتماع دعا اليه « هتلر » المشير « موديل Model » والجنرالات « فرياسنير Friessner » و« فون غرايم Von Greim » . وسألني « هتلر » عن نتائج تقدّم الروس في حال وقوعه حتى الشاطىء البلطيقي بالنسبة لحركة مرورنا في هذا البحر .

ـ اجبت ، ان مراقبة البلطيق تنطوي بالنسبة لنا ، على اهمية عظيمة . فهي اساسية بالنسبة لواردات المعادن الخام السويـدية التي تـزوّد صناعـة اعتدتنا الحربية وهي بحاجة ماسة جدا اليها ، وهي اساسية بالنسبة لتكوين اسطول غوّاصاتنا الجديد . ويوجد الموقع الغربي الذي يتيح لنا سدّ خليج فنلندا في وجه الاسطول السوفياتي ، شرقي « ريفال Reval » فالسيطرة على جزر البلطيق هي ايضا في هذا الصدد هامة جدا . غير انه اذا كان العدو يصل الشاطىء ابعد الى الجنوب مثلا في « كيثوانيا Qithuanie » او بروسيا الشرقية كان خليج فنلندا وجزر البلطيق ستفقـد كل فـائـدة بالنسبة للحرب البحرية . وكان العدو سيستطيع تهديد ، لا بل ، ايقاف واردات المعادن

الخام وبذر الاضطراب في القطاعات حيث تتدرّب غوّاصاتنا وبرأيي يجب ان يكون الهدف الرئيسي الذي ينبغي على كل الاهداف الاخرى ان تتبع له ، منع الروس من الوصول الى البحر الطلق . واذا وصلوا اليه سيستطيعون انطلاقا من مطارات « ليتوانيا » مهاجمة جناح مواصلاتنا ، وجعل تموين مجموعة جيوش الشمال وفنلندا مستحيلا .

اذاً كان خرق الخطوط في جنوب « كورلاند Courlande » يشكّل بالنسبة لي ، الخطر الاكثر رعبا .

ومن اجل امكانية التدخّل فيما لو اقترب العدو من الشاطىء كوّنا المجموعة المقاتلة الثانية بقيادة اللواء البحري « ثيال Thiele » مع الالوية قادة سفننا الكبيرة التي كانت تخدم في تدريب الملاك : « برينز اوجن Prinz Eugen » و« لوتزاو Lützow » و« شيير Scheer » و« هيبّر Hipper » زائد مدمِّرات ونسّافات .

وفي آب (اغسطس) وصل الروس شاطىء خليج « ريغا Riga » . واسهمت المجموعة القتالية الثانية في صدِّهم . واستمرّت في نقل الدعم للقوّاتالبرية ،وفي آذار (مارس) ونيسان (ابريل) ١٩٤٥ شاركت ايضا في هذه المهمة مجموعة ثالثة بقيادة اللواء البحري « روغج Rogge » .

واستسلمت فنلندا في منتصف ايلول (سبتمبر) . ومنذ ذلك الوقت فقدت السدود التي كانت تسدّ حتى الخليج كل فعالية . وظهرت غوّاصات سوفياتية في البلطيق . وكان نجاحها ضعيفا ولكن ظهورها على الشاطىء السويدي ساهم في ايصال السويد الى ايقاف تسليماتها من المعادن الخام في ٢٦ ايلول (سبتمبر) . ولم تعمل اية بارجة او طرّاد او مدمِّرة في البلطيق .

وحدث ان وجّهت البحرية طلبات عديدة اكثر فأكثر لتموين او لتعيد نقل قطع مقطوعة من الجبهة . وتدريجيا استخدمت كل سفننا العائمة الجاهزة في هذه المهمة .

وادّت قوّات « كورلاند » البرية دورا هاما في هذا النشاط . وكنت قد

قلت لـ « هتلر » في ٩ تموز (يوليو) ١٩٤٤ النتائج المترتبة على وصول الروس الى شاطىء هذا البلد بالنسبة للوضع البحري . وفي اثناء اجتماعات عدّة طُرحت عليّ اسئلة متعلقة بتموين هـذه القوّات البـريّة او بنقـل بعض عناصرها . وكانت ترفع من شأني ، فلم يكن عليّ الاجابة على غيرها .

وقبل اجتماع ١٧ اذار (مارس) ١٩٤٥ اعلن لي الجنرال « غودريان Guderian » رئيس قيادة الاركان العامة حينذاك ، ان القرار المتّخذ من قبل « هتلر » بالبقاء في « كورلاند » والذي لم يرضَ عنه ، كان معـزوّا جزئيـا لمخاوفه بالنسبة للوضع البحري ، فاجبت ، كنت مقتنعا بأن « هتلر » لم يكن متأثرا بهذا الاعتبار ، ولكن بما ان « غودريان » كان يعتقد ذلك ، كنت ارى ضرورة لتبيان هذه النقطة بطريقة صريحة جدا . ففي اليوم نفسه ، عندما كان « غودريان » يعرض الـوضع عـلى الجبهة الشـرقية ، اعلمت « هتلر » بوجهة نظر البحرية : « تظلّ السيطرة على بروسيا الغربية الى الابد في غاية الاهمية ولكن البحرية لا تعلّق اي اهتمام خاص على الدفاع عن « كورلاند » . ويضيف الى عبئها فقط نقل المؤن » .

حينئذ ، اوضح « هتلر » الاسباب التي من اجلها كان يتشبّث بعدم مغادرة « كورلاند » وكان لها كلها سمة برّية .

وفي عداد مهامنا الرئيسية ، كان علينا ايضا اجلاء اللاجئين المدنيين من مناطقنا الشرقية . وسأوضح ذلك في الفصل الخامس عشر . وحتى نهاية الأعمال الحربية تطوّعت السفن الحربية والتجارية كليا في البلطيق لاداء هذه المهمة التي قد اصبحت ضرورية بفعل الوضع البرّي . وخسرت هناك كلها تقريبا وخاصة تحت طائلة الهجمات الجوّية .

الفصل الثالث عشر

في ٢٠ تموز (يوليو) ١٩٤٤ -

لا تزال احداث ٢٠ تموز (يـوليو) والمنـازعات التي تثيـرها تشغـل الرأي العام الالماني وتحدث تضاربا في الرأي في حين اننـا بحاجـة للبقاء متّحدين اكثر من اي وقت . اذاً ، من الملائم تذليل النزاعات الناشئة عن هذا الحادث . لذلك ، فالاستعداد والفهم المتبـادلان ضروريـان . ولن يتمّ التـوصّل لـذلـك الاّ بـالبحث عن الحقيقـة وبتحـريـر المسـائـل من الاعتبارات الموحى بها من قبل السياسة الراهنة .

قبل كل شيء يجدر تبيان ما اذا كان على الحوادث ان تُحاكم من وجهة النظر الانسانية والاخلاقية او بالاحرى من وجهة نظر مناسبتها السياسية . وبعد كل حساب من الضروري رسم الحدّ بوضوح ، الذي انطلاقا منه نكفّ عن تبرير مسلكها من وجهة النظر الانسانية والاخلاقية .

وفي ٢٠ تموز (يوليو) عند الظهر ، اثناء وجودي في مركز قيادتي في « لانك Lanke » شمالي برلين ، تلقيت مخابرة هاتفية من اللواء البحري « فوس Voss » مندوب البحرية في المقرّ العام « للفوهرر » . وقـد طلب اليّ المجيء بسرعة الى المقرّ العام ، قائلا بـأنه كـان لا يستطيـع توضيـح اسباب ذلك لي عبر الهاتف .

وصلت في نهايـة بعد الـظهر . وبلّغني « فـوس » والعميد البحـري « فون بوتكامر Von Putt Kamer » مرافق « هتلر » ان هذا الاخير كـان

ضحية محاولة اغتيال مُرتكبة من قبل بعض ضباط قيادة الاركان . وكنت اجهل تماما وجود حركة مقاومة واسبابها . اذاً ، كانت دهشتي كبيرة ، وكان يبدو لي انه لا يُعقل ان يصمّم ضباط على اقتراف مثل هذا العمل في زمن الحرب .

كيف كان يظهر الوضع ؟

كانت الجبهة تقاوم بشراسة العدو الخارجي . وكانت قوّاتنا في الشرق والجنوب والغرب متوترة الى اقصى حدّ ، وخاصة في الشرق لمنع الروس الذين كانوا يتمتعون بتفوّق هائل ، من اجتياح اوروبا الشرقية والمانيا . ومن اجل المقاومة ، كان يتوجّب توفير كل طاقة جنودنا الذين ، بلا ريب ، لم يكونوا يرغبون بأفضل من العودة الى بيوتهم ولكنهم كانوا يظلّون مستعدّين للتضحية بحياتهم من اجل الدفاع عن وطنهم . وفي البحر كانت الغوّاصات تقبل عمداً بنفس التضحيات . وكانت تقاوم دون امل بالنجاح في سبيل مجرّد هدف تثبيت القوّات العدوّة لمنعها من التدفّق على المانيا لاسيما عدد كبير من القاذفات رباعية المحرّكات التي بخلاف ذلك ، كانت تفيد بزرع الموت في السكان المدنيين .

اذاً ، كانت المانيا ، تشبه موقعا محاصرا ، وتصدّ الهجومات بعناء . ولم يكن من الممكن لصراع داخل هذا الموقع الّا ان يُضعف الدفاع كذلك ، والتسبّب في تفكّك الجبهات وبالتالي بهزيمة سريعة . وكان نجاح محاولة الاغتيال يثير اكيداً جدا ، حرباً اهلية . ولم يكن بامكان المتآمرين الاعتقاد بأن يُتبعوا بكثرة من وحدات الداخل التي كانوا بحاجة لها ، بعد اسقاط « هتلر » للاستيلاء على السلطة والبقاء فيها .

وكانت ما تزال جماهير الشعب خلف « هتلر » . وكانت تجهل الاحداث التي كانت قد حدّدت لرجال حركة المقاومة الانتقال الى الاعمال . ولم يكن يكفي اسقاط « هتلر » لوحده من اجل تدمير دولة الوطنية ـ الاشتراكية . وكان من المتوقّع ان تقف تنظيماتها ضد الحكم

الجديد . وكانت الفوضى الداخلية ستنجم عن ذلك . وكانت ستصبح الجبهة ضعيفة حتما من جراء ذلك ، وما كانت ستتلقى تعزيزات ولا تموينا ، وفي هذه الظروف لم يكن بامكان الجنود الاّ ان يرفضوا مثل هذا الانقلاب ، والحال ، ان الضباط كانوا دائماً مجبرين بالطلب اليهم بالمخاطرة بحياتهم . أكان بامكانهم مساندة عمل ، كان باضعافه على الاقل الجبهة ، سيجعل ايضا الظروف التي كان سيشتبك فيها جنودهم اصعب ؟

هكذا كانت طريقتي في رؤية الوضع ، وتصرّفت حسب المقتضى . وكان يتوجّب عليّ منع كل زعزعة داخلية للبحرية . فلم يكن عليها الاّ واجب ! مقاومة العدو الخارجي . وكان واجبي ان احفظ لها تماسكها ومعنوياتها . ولم يكن بوسعي السماح لنفسي ، اثناء التفكير شخصيا في التقلّبات ان اسبّب منها في ذهن رجالي . لذلك ففي ٢٠ تموز (يوليو) اثناء الحديث عبر الاذاعة في المساء ، اتخذت موقفا صريحا ضد محاولة الاغتيال .

كيف ارى الامور اليوم ؟

لم يؤثّر نفوذ « هتلر » الشخصي في عمليات البحرية كما في عمليات القوّات البريّة . فحرب البحر كانت بالنسبة له امرا مجهولا ومقلقا . ولم يتدخل ابداً في قيادتها في غضون المرحلة الأخيرة من الأعمال الحربية . لذلك لم توجد بين البحرية وبينه هذه النزاعات التي كان ينبغي حتما ان تولد مع قادة القوّات البريّة . . فالبحرية لم ترَ ولم تعلم بتصرّفات « هيملر Himmler » وراء خط الجبهة ولا بأفعال اخرى كثيرة جديرة بالعقاب ، علم بها جنرالات وضباط قيادة الاركان . وكونها مشدودة الى البحر والساحل ، كان عندها كذلك نقاط خلاف اقل من القوّات البريّة مع الحزب ومنظّماته .

ولذلك لم يكن لضباط وموظفّي البحرية ، فيما عدا استثنائين ، أي

اتصال مع حركة المقاومة ولم يكن لهم في اعداد محاولة الاغتيال أيّ ضلع .

غير انه ، اذا كان نساء ورجال المان ، بيقين معتقدهم وبالايمان بأنهم كانوا سيحفظون بذلك وطنهم من الكارثة ، قد قرّروا ولوج طريق المقاومة حتى « الخيانة العظمى » ليس بوسعي ان انكر عليهم تبريرا اخلاقيا وخاصة اذا كانوا قد عرفوا بالآثام الكبيرة التي نعرفها جميعا حاليا .

واذا كانوا قد صمّموا ، بهذه الطريقة على اقتراف محاولة اغتيال ، يعني ، اغتيال سياسي ، افهمهم كذلك مع التقيّد بالتزامات بأنهم كانوا مستعدّين للمخاطرة ايضا بحياتهم . فأمام الضمير الشخصي يمكن اعتبار هذا القبول بالتضحية كتكفير عن الاغتيال . اذاً ، لو اقدّر الاسباب الاخلاقية لاولئك الذين اقترفوا محاولة الاغتيال ، وخاصة اذا كانوا قد أُخبروا بالإبادة الجماعية المفروضة من قبل النظام الهتلري انتهي الى التساؤل ، كيف كنت سأتصرف ، انا شخصيا ، لو كنت قد عرفت هذه الجرائم .

انا متأكّد بأنني كنت سوف لن اقبلها وبأنني كنت سأثور عليها . ولكن لا يمكنني القول بأي شكل . على اي حال كان سيتوجّب عليّ مراعاة اعتبار انني كنت جنديا واننا كنا في حرب . ان القيام بافتراضات او تأكيدات بهذا الشأن بعد فوات الاوان ، مستحيل وعديم الفائدة .

ان معرفة ما اذا كانت محاولة الاغتيال في ٢٠ تموز (يوليو) تُبرّر سياسيا ، وما اذا كانت ستستطيع وفي حال النجاح ، تبرير نفسها امام التاريخ هي مسألة اخرى . لم يبق اي شك بعد اليوم : كان فاعلوها يخطئون بشكل فظيع في آرائهم عما كان عليهم انتظاره من الخارج . وما كانوا سيغيّرون شيئا بالنسبة لرغبة اعدائنا في احراز « استسلام غير مشروط » . وما كان موت « هتلر » سيوقف اراقة الدم كما يعتقد الكثيرون . وهنا ايضا ، من غير المجدي تدبيج نظريات لا يسمح مجرى الاحداث باثباتها . وعلى اي حال ، من المحتمل انه لو كانت محاولة

الاغتيـال تنجح كـانت النزاعـات الداخليـة ، وانهيار مقـاومة الجبهـات الخارجية والقصف الجوّي والاستسلام بدون شروط وأسر ملايين الجنـود الذين كانوا لا يزالون بعيدين جدا في الشرق وتدفّق الـروس على المـانيا الشرقية ونقل السكان من قبلهم ستكلّف ايضا دما للغاية .

واعتقد الآن كما حينذاك ، ان فاعلي محاولة الاغتيال كانوا ينخدعون بأفكار وهمية . ولو كانوا قد نجحوا في الاستيـلاء على السلطة مـا كانـوا استطاعوا منع الهزيمة مع كل نتائجها . ولا يمكن الاّ التفكير بالمظهر الذي كانت ستأخذه الهزيمة بالمقارنة مع هزيمة ١٩٤٥ .

ومن المحتمل جدا كانت ستولد اسطورة ، مُعزية الكـارثة لفـاعلي محاولة الاغتيال وجازمة بأن الحرب كانت قد انهيت بنجاح لو ان « هتلر » قد عاش . واعتقد ان الشعب الالماني كان سيمزّق ايضـا ، اكثر مما هو الآن من جـراء تضارب الآراء حـول ٢٠ تموز (يـوليو) . وفي غـالبيتـه العظمى ، كان سيعزو مصيبته الى الخيانة فقط . وكم كان اصعب عليه استعادة عافيته المعنوية ! وكم كان عسيراً اكثر عليه ، تبني موقف واقعي بخصوص وضع شرط استقراره الداخلي وموقعه تجاه الأمم الاخرى !

ولكن ، اكرّر ، من الجور ان تُعرّض للسخريـة كائنـات انسانيـة ، قـرّرت في لحظة اضـطراب وعيها ، وفي ايمـانها بالعمـل من اجـل خـير الوطن ، ولوج طريق المقاومة والخيانة العظمى والمؤامرة الاجراميـة ، اذا كانت مستعدّة للمخاطرة بحيـاتها من اجـل ذلك ، وقـد فعلت ذلك في الواقع .

ومن الجور لوم رجال ، لبقائهم اوفياء لقسمهم ، في الايمان الجدير بالاحترام ايضا ، بأن واجبهم كان بمتابعة المعركة حتى النهاية .

ومن الجور اخيرا ، رفع هذا وذاك الموقف الى مستوى الاسـطورة . وسيـظلّ دائما قسم من الشعب غـير راضٍ به . اذاً ، لا يمكن الا حفـر الحفرة وليس ردمها .

وكنت قد صرّحت واكرّر انه من وجهة النظر الانسانية والاخلاقية ومع التقيّد ببعض الالتزامات يمكنني فهم « الخيانة العظمى » ولكن يجب ان اضيف انني أعتبر تسليم الاسرار العسكرية للعدو جدير بالعقاب في كل ظرف .

ان يثور مواطن ضد شخص رئيس الدولة ، ان يعتبره مسؤولا عن بؤس بلده هذا مقبول ، ولكن لا ينبغي بأي حال ، ان يعرّض للخطر ، او يحكم بمعرفة بالموت على مواطنين ليسوا مشاركين اكثر منه بسير الشؤون الحكومية ، مساعدا العدو الخارجي على ابادة شعبه بالذات . وليس لأولئك الذين يفشون اسرارا عسكرية ايّ تبرير . وكل امة تحتقرهم . والعدو نفسه لا يحترمهم ويكتفي باستخدامهم . والشعب الذي لا يعتبر مثل هذه الخيانة بهذه الصراحة القاطعة يزعزع اسس وجوده ذاتها ، ايا كان نظامه .

الفصل الرابع عشر

حرب الغوّاصات
من ايار (مايو) ١٩٤٣ حتى نهاية الحرب

كانت احداث ايار (مايو) ١٩٤٣ قد بيّنت : كنا قد بلغنا درجة حيث كانت وسائل القوّتين العظميين البحريتين تتغلّب على غوّاصاتنا .

وكان يلزم هذه الاخيرة اشهرا طويلة لتجهيزها بأسلحة متقدّمة . ولم يكن يمكن توقّع مباشرة خدمة السفن السريعة تحت الماء قبل نهاية عام ١٩٤٤ .

لذلك ففي حزيران (يونيو) ١٩٤٣ ، كان عليّ اتخاذ القرار الاكثر صعوبة بالنسبة لي في كل الحرب . هل كان يجب استدعاء غوّاصاتنا من كل البحار وايقاف حرب الغوّاصات او بالاحرى جعلها تواصل القتال ، برغم دونيّتها ، بشكل مطابق للظروف الجديدة ؟

كانت المانيا في حالة الدفاع على كل الجبهات . كانت قوّاتنا البريّة تقاتل في ظروف صعبة اكثر فأكثر . وكانت الهجومات الجوّية تتكاثر فوق ارضنا . اية نتائج مُترتبة على الايقاف التام لحرب الغوّاضات ؟ أكان بوسعنا التخلّي عنها ؟ أكان ينبغي علينا فرضها على طواقمنا رغم دونيتهم الظاهرة ؟

فلقد كانت تُجبر القوى البحرية على قيادة سفنها بمواكب . وكان مجرّد هذا الامر يخفّض ثلث طاقتها من الحمولة ، مجبرا هذه السفن على عدم سلوك الطريق الاقصر مطلقة العنان لسرعتها ولكن على ترقّب طرق

اخرى ، ببطء اكثر ، وعلى المرور بنقاط تجمّع محـدّدة وعلى رسم دورات طويلة . وكان يصبح التحميل والتفريغ بطيئين ومن هنا خسارة جديدة في الحمـولة . وكـانت مقاومـة الغوّاصـات تشغل حـوالى مئات المـدمّـرات والخـافرات وسفن الحمـاية وكـذلك مئـات الطائـرات في كل البحـار . وبالتوازي ، كان يتوجّب احواض وقواعد ومطارات كانت تستلزم ملاكاً عسكرياً وجيشاً من الشغيلة وتمتصّ كمية هائلة من المعدّات .

ولو كنا نوقف حرب الغوّاصات ، كانت كل هذه الوسائل ستصبح حرّة وكان بوسع العدو استخدامها في مكان آخر ضدنا .

فعلى سبيل المثال ، كانت القاذفات الضخمة المستخدمـة في مراقبـة البحار ستصبح جـاهزة لمهـاجمة المـانيا ولـزيادة الخسـائر المسببـة للسكان المدنيين . أكان بوسع الغوّاص ان يشرح للنساء والاطفال بأن ذلك كان امراً مؤسفا ولكنه لم يكن يملك الصلابة الضروريـة لابقاء ادوات المـوت هذه في عرض البحر ؟ فطرح المشكلة كان حلّها .

ومن جهة اخرى ، فبالمتابعة ، كانت خسائرنا تبلغ ارتفاعا مخيفا حتى لو كنا نبذل قصارى جهدنا لتحسين التسليح وحماية السفن . وكان ذلك سيصبح بدون ادنى شك ، تضحية حقيقية .

وكان استنتاجي الموافق عليه بلا تحفّظ من قبل قيادة اركاني بأننا كنا في اصعب عوز لمتابعة المعركة . ولم يكن بوسع الغوّاصات الانسحاب بلا قيد ولا شرط من القتال لترى العبء المحمول من قبلها الى ذلـك الحين يقـع بكل ثقله عـلى اجزاء اخـرى من « الويـر ماشت » وعـلى السكـان المدنيين .

ولو كنا نـوقف العمليات لفتـرة طويلة ، كـان سيصبح من الصعب استئنافها بغوّاصات جديدة لأن افضـل وحدة لا يمكنهـا تحمّل مثـل هذا التوقيف دون ان تتأذى معنوياتها من ذلك . واخيرا ، كان يجب الحفـاظ عـلى السيف مشتبكا ، لأنـه في حالـة العكس سوف لن يكـون بامكـاننا

مشابكته من جديد الاّ بعبء اضافي كبير .

اذاً ، هكذا كانت المسألة تطرح نفسها : أكان ينبغي على الغوّاصات ، الخاضعة للحقيقة الساطعة ، بحس من التضحية قبول قتال حيث لم يكن عليها انتظار انتصارات عظيمة ؟ وكون القيادة قد اتخذت القرار بالمتابعة ، بدا لي ضروريا اخذ رأي رجال الجبهة ، قبل اقراره نهائيا .

فدعيت قادة الاسيطيلات العاملة انطلاقا من المرافىء الفرنسية ، بواسطة العقيد البحري « روزينغ Rosing » قائد غوّاصات الغرب . واتى الرائد البحري « ليهمان ويلينبروك Lehmann-Willenbrock » قائد الاسيطيل التاسع و« كونك Kuhnke » قائد الاسيطيل العاشر و« سولير Sohler » قائد الاسيطيل السابع و« شولز Schulz » قائد الاسيطيل السادس و« زاب Zapp » قائد الاسيطيل الثالث . وكانوا جميعهم قباطنة غوّاصات مُجرّبين وكانوا يظلّون على اتصال دقيق بطواقم اسيطيلهم . وعرضت لهم المسألة .

فلقد كان هناك اجماع : كان ينبغي علينا مواصلة المعركة وكانت الغالبية العظمى من الغوّاصين ستعتبر هذا القرار صائبا . واكّدت النتيجة هذه الثقة . وبقيت المعنويات سليمة . وقرر مواصلة المعركة بعد مناقشة ذلك مع قادة الاسيطيلات . وفي ٣١ أيار (مايو) ١٩٤٣ اعلمت « هتلر » بالخسائر الجسيمة المُتكبّدة في ايار (مايو) وبالاجراءات التي كنت افكر بها . غير انه لا يمكن توقّع قلت للبتّ في الامر ، ان تستمر حرب الغوّاصات باحراز انتصارات . فالعدو سيطوّر دفاعه العائم والجوّي الامر الذي يثير كثيراً من الاشياء المجهولة والريبة . وكانت الغوّاصة تغرق في عام ١٩٤٠ الف طن في يوم البحر ولكن فقط ٢٠٠ في نهاية عام ١٩٤٢ ، اذاً كان المردود قد نقص بشدة وفي الوقت نفسه كان الدفاع العدو يتوطّد . ومع ذلك ، كان رأيي ، انه يجب مواصلة حرب الغوّاصات حتى لو لم تستطع احراز انتصارات عظيمة لأنها تثبّت قوّات هامة للغاية .

ومن بعد ، كان الامر يتعلّق قبل كل شيء بتحسين تسليح الغوّاصات .

وفي المجال الأكثر اهمية ، مجال « مقياس المسافة اللاسلكي Radiotélémètre » انشأنا « قيادة اركان علمية » وعلى رأسها المهندس والاستاذ « كوبفمولير Küpfmüller » وقوام مهمتها الرئيسية في اكتشاف جهاز استقبال يعمل على التردّد الجديد المستخدم من قبل العدو ، في اتصال مع المؤسسة الوطنية للابحاث والشخصيات العلمية والصناعية الأكثر كفاءة لكي تُحذِّر الغوّاصات من بثّ الكشف ولا يسعها بعد ان تفاجأ .

وكان التسليح المضاد للطائرات سيعَزّز ليتيح للغوّاصات المجابهة ضد مهاجم اذا لم يكن عندها الوقت الكافي للغطس ، وبمساعدة الوزير « سبير Speer » تحسّن بسرعة جداً ضبط وصناعة الطوربيد السمعي ، مصيباً مراوح مدمّرة حتى عندما كانت تتوجه مباشرة نحو غوّاصة ووصل الى الجبهة منذ آب (اغسطس) ١٩٤٣ في حين كنا قد توقّعنا في البدء مباشرته الخدمة في خريف ١٩٤٤ .

وكان من الصعب جداً تقدير الى اي مدى كانت هذه الاسلحة الجديدة ستجدّد قيمة غوّاصاتنا في المعركة . وستبيّن تتمة هذا العرض كيف سارت .

وكان اشدّ تهديد يمارس في خليج « غاسكونيا Gascogne » بعد قليل من الخروج من المرافىء وقبل قليل من الوصول اليها كون العدو قد حشد هناك قوّاته الجوّية وكون هذه المرافىء ذاتها في مأمن من الهجومات .

وفي ٢٥ تشرين الأول (اكتوبر) ١٩٤٠ كان « هتلر » الذي كان عائداً من مقابلة مع « فرانكو Franco » قد استدعاني الى جوار باريس . وسألني اية حماية ضد القصف كنت ارى انه من الضروري انجازها في قواعد خليج « غاسكونيا Gascogne » . اجبت ، من غير الممكن لهذه الحماية ان تكون تامة الآ اذا كانت الغوّاصات في ملجأ من الباطون

المسلّح في غضون فترات استراحتها وتصليحاتها . وكان ينبغي ايضاً على هذه الاحواض ، الضرورية لهذه الاخيرة ، ان تكون محميّة . واعلن لي « هتلر » بأنه كان سيهتمّ بذلك ، ولم اكن اريد شيئا آخر منه . اكتفيت بابلاغ القائد الاعلى للبحرية « ريدر » بنتيجة المقابلة .

وبعد بضعة ايام ، اتى الوزير « تودت Todet » لمقابلتي من اجل ايقاف طريقة البناء والعدد ونَص قرار الاستعجال بملاجىء من الباطون المسلّح التي كنت ارغب فيها . وأوكل انجاز هذا العمل العملاق حقاً الى المهندس « دورش Dorsch » من منظمة (او. ت O.T) وأُنهي بنجاح في فترة قصيرة بشكل مدهش . واصبحت الغوّاصات محميّة تماما في « لوريان Lorient » و« لا باليس La Pallice » في نهاية ١٩٤١ ، وفي « بريست Brest » و« سان نازير St. Nazaire » في منتصف عام ١٩٤٢ وفي « بوردو Bordeaux » فيما بعد ، وبنى المدير « ايكهارت Eckhardt » من القيادة البحرية العليا ملاجىء اخرى بعدد اقل اهمية في المرافىء الالمانية .

ولقد اقترَف الانكليز خطأ جسيما بعدم مهاجمة هذه الملاجىء من الباطون في اثناء بنائها عندما كانت وراء صناديق عازلة يعني قابلة للعطب بوجه خاص . واعلن « روسكيل Roskill » فضّلت قيادة طيران القصف رمي قنابلها على المدن الالمانية وفيما بعد ، كان قد فات الآوان . غير انه مع مطلع ١٩٤٣ عندما كانت معركة الاطلسي تتخذ طابعها الأكثر خطورة بالنسبة لها (للقيادة) قرّرت وزارة الحربية البريطانية مهاجمة المدن الفرنسية والمنشآت الواقعة في جوار القواعد مبعدة الوساوس التي كانت قد عزّتها الى ذلك الحين باحداث خسائر عند السكان المدنيين ، ولم يكن لهذا القصف الذي اتلف الاحياء السكنية للمرافىء الفرنسية المنكودة ، اية مضاعفات مطلقا على تصليح الغوّاصات . وهناك حالة وحيدة ، صدّعت قنبلة من عيار ضخم جدا سقف ملجأ لم يكن قد تلقى بعد التعزيزات المنصوص عنها ، وكادت آن تخرق الى الداخل مع ذلك دون ان تُحدث اضرارا اخرى .

ولكن وان كانت غوّاصاتنا محميّة تماما في هذه القواعد المبنية من الباطون المسلح فلقد كانت تتعرّض لأجسم المخاطر اثناء اجتياز المسافة البحرية الواقعة امام هذه القواعد . وكان سينبغي على طيراننا ممارسة السيطرة الجوّية على مسافة قصيرة جدا من الشاطىء ولكنه لم يكن ابدا قادرا على القيام بذلك وما زالت القيادة امام مسألة صعبة : كيف تجتاز هذا المجال بتكبّد اقل خسائر ، بالوسائل الوحيدة المتوافرة للبحرية ؟

وفي ٢٢ أيار (مايو) ١٩٤٣ ابحرت من « بريست » الغوّاصة يو - ٤٤١ (النقيب البحري « غوتزفون هارتمان Götz Von Hartmann ») المحوّلة الى « شرك للطائرات » كما كنت قد قلت . وكانت تمتلك مدفعين رباعيين من عيار ٢٠ ملم وواحد من عيار ٣٧ ملم نصف آلي . وكان قوام مهمتها « ليس اخافة الطائرات بل اسقاطها » . وبعد بضعة تجارب سيئة من هذا النوع ربما كانت الطائرات العدوّة ستتخلى عن الميل في مهاجمة غوّاصاتنا العائمة وعلى الاقل كانت ستقوم بذلك معرّضة نفسها لأكبر المخاطر الى ذلك الحين .

في اول الامر بدا كل شيء يجري كما هو متوقّع . ففي ٢٤ ايار (مايو) هاجمت طائرة بأربعة محرّكات « سندرلاند Sunderland » الغوّاصة يو - ٤٤١ في خليج « غاسكونيا » وأُسقطت فعلا . ولكن بسبب عطل المدفع الرباعي الخلفي كان لديها الوقت لقذف قنابلها . وتوجّب على الغوّاصة المتضرِّرة العودة الى قاعدتها .

وفي ٨ حزيران (يونيو) اشتبكت الغوّاصة يو - ٧٥٨ (النقيب البحري « مانسيك Manseck ») الاولى التي حملت تسليح م . ط . مُعزّز - مدفع رباعي عيار ٢٠ ملم ، مع ادوات حاملة - طائرات . ويقول التقرير :

« الساعة ١٩,١٨ هوجمت انقضاضيا على الميمنة من قبل طائرة بمحرّك واحد نموذج « لايزاندير Lysander » ، نفتح النار ونُصيب الهدف

بعـدد كبير من الـطلقات . وتتـوارى الطائـرة، وتلقي اربعا من قنـابلها يتراوح وزنها من ٨٠ الى ١٠٠ كيلو التي وقعت على مسافة ٢٠٠ متر من الجانب الايمن . ورمت عوّامة مُدخنة وابتعدت عن مجموعتها .

« اتجهت نحو الجنوب الغربي بسرعة قصوى . وبدّلت طائرتان نموذج « لايزاندير » و« مارتلي Martlet » الطائرة المتضرِّرة . تجولان على مسافة ٤ او ٥ آلاف متر وعلى ارتفاع ٣ آلاف متر دون هجـوم وبين الفينـة والفينة ترميان برشاشهما دون نتيجة .

« الساعة ١٩,٤٥ تهجم طائرة جديدة نموذج « مارتلي » انقضاضيا ، من الميمنة . أصبنا ايضا الهدف بطلقات عديدة . تتوارى وبوصولها فوق المؤخّرة تقذف اربع قنابل تقع على حوالى ٢٥ مترا من محورنـا (اثر سـير السفينة) تبتعد مطلقة دخانا اسود كثيفا وتقع في البحر . انجح في مقاومة قاذفات عـلى مسافـة الفين او ثـلاثة الاف مـتر . وفي الساعـة ٢٠ تهجم انقضاضيا مطاردتان نموذج « موستينغ Mustang » بالرشاشات . ونلاحظ ايضا عدة طلقات بالهدف ، تلتحق واحدة متضـرِّرة منهما بمجمـوعتها . وتحلّ مكانها مطاردتان اخريان .

« اصابت مباشرة عدة طلقات قطعتين من القطع الآلية عيار ٢٠ ملم ولم تعد تشتغل بعد . وجُمِّدت مرتكزات المدفعين الآحاديين . احد عشر جريحا جراحهم طفيفة بين عديد وعتاد الحراسة . أقرِّر الغطس » .

كان يمكننا اعتبار نتائج هذين الاشتباكين مؤاتية .

وكـان قد سبق ان جـرت التجربـة بحيث ان الغـوّاصـات المبحـرة بمجموعة كانت تستطيع بتركيز نيرانها ، اجبار المهاجمين على الهرب او على الأقل منعهم من قذف قنابلهم بدقّة . وعلى أثر معركة الغوّاصة يو ـ ٤٤١ قرّرنا اللجوء الى هذا التكتيك بدءا من نهاية ايار (مايو) ١٩٤٣ .

وكانت التقارير التي تلقيناها حتى ١٠ حزيران (يونيو) ايجابية جدا .

وعبرت بعض المجموعات خليج « غاسكونيا » حتى دون ان تتعرّض للخطر ، وصدّ البعض الآخر الهجومات .

غير انه بعد خمسة عشر يوما تكيّف العدو مع هذا التكتيك الجديد ، وما ان كانت طائرة تكتشف واحدة من هذه المجموعات حتى كانت تعترضها خارج مدى اسلحة الغوّاصات ولكنها قريبة بما فيه الكفاية لمنع القباطنة من الغطس خوفا من ان تُقصف الغوّاصة في اثناء هذه المناورة . وكان الهجوم يبدأ بعد وصول طائرات اخرى .

وهكذا هوجمت مجموعة من خمس غوّاصات متجهة الى عرض البحر ، بالرشاشات من قبل اربع مطاردات معا ، بعد ان تصدّت لعدة هجومات منعزلة ، وتكبّدت الغوّاصتان يو ـ ١٥٥ ويو ـ ٦٨ خسائر في ملاكهما بحيث انه توجب عليهما العودة على اعقابهما .

ويبيّن الحادث ان الابحار على سطح الماء في غضون كل النهار كان خطرا . وعدنا الى التكتيك السابق ، البقاء بنظام تحت الماء وبعدم الظهور الاّ لشحن البطارية الامر الذي كان يمكن ان يتمّ في الليل اذا كان نشاط الطيران ينكشف واسعا فوق الحدّ .

وفي نهاية حزيران (يونيو) عزّزت قيادة البحرية البريطانية الحصار على خليج « غاسكونيا » بمجموعات مطاردة مؤلفة من سفن متخصّصة . وفي تموز (يوليو) ارتفعت خسائرنا التي كانت قد انخفضت كثيرا في حزيران (يونيو) . وكانت الطائرات تستدعي هذه المجموعات المطاردة عندما كانت تطفو غوّاصة على السطح لاعادة شحن بطاريتها ولم نكن نملك القوّة البحرية اللازمة لصدّ هؤلاء الاعداء العاملين بالقرب من قواعدنا الى هذا الحدّ وكل ما كان بوسعنا القيام به ، كان تحذير الغوّاصات يوميا من الاماكن التي كنا قد اكتشفنا فيها اكبر حشد من قنّاصات الغوّاصات والطائرات .

فاستخدمنا من جديد « شرك الطائرات » وهذه المرّة كانت التجربة سلبية .

وفي ١١ تموز (يوليو) ١٩٤٣ بدأت الغوّاصة يو ـ ٤٤١ المعركـة مع ثلاث مطاردات عدوّة في خليج « غـاسكونيـا » . واسقطت منهـا واحدة محترقة ولكن مع ان طبقتها العليا كانت محميّـة بصفائـح تدريـع تكبّدت خسائـر في الملاك بحيث انه توجب عليها ايقاف القتال : ١٠ قتـلى و١٣ جريحا خطرا منهم القبطان . وبانتهاز لحظة ملائمة غطست دون ان تتلقى قنابل . ونجح الدكتور « بفافنجير Pfaffinger » طبيب الغوّاصة في إعادتها الى « بريست » وفور وصولها تقدّم العديد من بحارة القاعدة كمتـطوّعين اختيـاريـين للحلول مكـان رفـاقهم والعـودة الى البحـر مـع الغـوّاصـة يو ـ ٤٤١ .

ولكن بيّن لنا الحـادث بأن الغـوّاصة كـانت تؤلّف خصما سيئـا جدا للطائـرات . وامتنعنا عن تحـويل غـوّاصات اخـرى الى « اشراك » وعن استخدامها مثلها .

وكانت تُسجّل عدة اسباب ضد عبور خليج « غاسكونيا » بمجموعة ولكن النتائج الجماعية كانت تدفـع ، مع ذلـك ، الى المحافـظة عليه . وهكذا وما بين الأول من تموز (يوليو) و٢٠ منه ١٩٤٣ عبرت ٧٥٪ من الغوّاصات على هذا الشكل وفُقد منها ثلاث فقط في حين ان الغوّاصات الاخرى بابحارها على انفراد كانت تفقد اربع غوّاصات منها .

وفي نهاية تموز (يوليو) اصبحت مجموعتان جاهزتين للانطلاق . وبما ان بعض المدمّرات كانت صالحة للاستعمال واكبت الغوّاصات حتى الخط الهاجري الثامن من خطوط الـطول الغربيـة . وبعد الانفصـال عن هذه المدمِّرات كان للقباطنة حرية الاختيار في متـابعة طـريقهم على انفـراد او بمجموعة واختاروا الحلّ الثاني .

غير انه في اليوم التالي ، بلّغت واحدة منها ، بأنها كانت مشتبكة مع خمس طائرات على مسافة ١٥٠ ميلا شمالي رأس « اورتيغال Ortegal » . فبعثنا في الحال تسع « ج يو ـ ٨٨ JU-88 » لمساعدتها ولكن لم يسمح لهـا

البنزين ببلوغ هذه النقطة . وفي اللحظة نفسها اعلنت اربع غوّاصات اخرى بأنها هي ايضا كانت تُهاجم من قبل اربع طائرات وان قواتٍ بحرية كانت توجد في الجوار . فارسلنا لها ثلاث نسّافات كبيرة . . كل ما كنا نملكه !

وكان يبدو ان العدو كان يبذل جهداً ، لم نكن قد لاحظنا مثله مطلقا بعد ، لسدّ طرقاتنا للخروج . ولذلك ، بانتظار رؤية المجرى الذي كانت ستتخذه الاحداث ، قرّرت تحظير كل ابحار جديد في ذلك اليوم ٢ آب (اغسطس) .

واتّجهت النسّافات بأقصى سرعة نحو غوّاصة مُتضرِّرة بقنابل ، كانت لا تستطيع الغطس الاّ بصعوبة . ولسوء الحظ طفت هذه الغوّاصة على سطح الماء ما ان سمعت صوت مراوح هذه النسّافات بالقرب من الملتقى . واكتشفت صارياتها وتقدّمت من امامها . واترك الكلام لقبطانها :

« الساعة ١٩,٢٥ تتّجه طائرة « ساندرلاند Sunderland » مباشرة نحو المؤخّرة على مسافة ٨٠٠ متر ، ارتفاع متوسط . نفتح النار فوراً . تتوارى على جهة اليمين وتعبر خارج مدى مدافعنا . ومن اجل عدم وضعها في مركز هجوم ملائم نميل على اليسار الامر الذي لا يقرّبنا من النسّافات . « وفيما بعد دقيقتين خرجت من الغيوم « ساندرلاند Sunderland » ثانية وحامت كذلك حولنا . وتأخذان مكانهما ، واحدة على ٤٥° على الميمنة والاخرى على ٤٥° على الميسرة وتُهاجمان معا بالرشاشات ، نرمي على تلك التي في الميمنة بمدفع رباعي عيار ٢٠ ملم وعلى تلك التي في الميسرة بالمدفع وحيد السبطانة وبالمدفعين (م . ج - ٨١ ز MG-81-Z) عيار ٨ ملم . وتحت تأثير نيراننا تُغيّر قليلا طائره الميمنة الطريق وتقذف على الاقل ست قنابل على مسافة ٥٠ مترا في محورنا ، هزّت بشدّة الغوّاصة . وانفجرت قنابل طائرة الميسرة التي كان

رصاصها قد شل قدرة مُسدِّدي ومُذخِّري المدفع الرباعي عن القتال ، تقريبا في اللحظة نفسها على الجانب الايسر ، ويُخبرنا تبديل المدفعيين على ايقاف النار بينما تبتعد الطائرتان .

« وفي حُجيرة المحرِّكات الكهربائية كانت لوحة المزاوجة اليسرى قد اقْتُلِعت من هيكلها واشتعلت . ويتوقف « ديزيل Diesel » الميمنة . انبعاث قويّ من الدخان في الداخل . تسرّب خطير للماء . ونميل بالسفينة على جانب الميسرة .

« وفيما بعد خمس دقائق تهجم الطائرتان من الجهّتين بالعرض ، نفس التوزيع للنيران كالمرّة الأولى . قُتل الرجال الثلاثة المؤلفين طاقم تجهيز القطعة الاحادية . وتحلّق فوقنا الطائرتان وتقذف عدة قنابل تنفجر على مقربة منا وتسبّب لنا اضرارا فادحة . ويتوقف كذلك « ديزيل » الميسرة . وقعنا في حيرة لأن المحرّكات الكهربائية لا تدور ايضا . انبعاث قويّ من الدخان في البطاريتين . وتغوص السفينة بشكل ظاهر من المؤخّرة لتخطّي تسرّب الماء طاقة « مضخة النزح Poupe d'épuisement » .

« وفي الساعة ٢٠ تبتعد طائرة ، كانت بلا ريب قد اصيبت بالمدفع الرباعي عند اول هجوم ، وفيما بعد عشر دقائق تهجم من جديد « الساندرلاند » الاخرى . وكون غالبية المدفعيين قد اصبحوا عاجزين عن القتال ومستبدلين بميكانيكيين بدون تدريب ، اصبح دفاعنا اقلّ فاعلية بكثير . ترمي بكل طاقة رشاشاتها وتحلّق فوقنا وتقذف اربع قنابل تنفجر على ميمنة المؤخّرة على حوالى عشرة امتار من الهيكل . وتغوص السفينة اكثر فأكثر . ويعلن المهندس الميكانيكي انه لا يستطيع المحافظة عليها عائمة .

« آمر بالإخلاء . وكل الطوّافات منفوخة على السطح . ويقفز الطاقم معها الى البحر . ويبقى خمسة رجال على القطع .

« الساعة ٢٠,١٥ ، الهجوم الرابع . ويجرح رصاص الرشاشات

عدة رجال في الماء ويثقب الطوّافات . وكان الطيّارون قد صوّبوا اليهم عمدا . وكانت المؤخرة قد غرقت وتبرز المقدّمة مظهرة سواعد الغطس . ومن الممكن في اية لحظة ان تغرق الغوّاصة .

« وتحلّق فوقنا الطائرة مرّة بعد مرّة وهي ترمي . ولم يعد لدينا بعد ذخيرة على السطح . اقفز الى الماء مع الرجال الخمسة الاواخر . وبعد قليل يقع انفجار داخلي شديد يُعجّل في غرق الغوّاصة . وتغوص من المؤخرة مودّعة بهتاف البحارة سباحة .

« تحلّق فوقنا الطائرات ايضا عدة مرّات ولكن دون رمي وتقذف عوّامتين دخانيتين وتبتعد . ويبقى على سطح الماء ستة وثلاثون رجلا مع صداري النجاة المثقوبة بغالبيتها ، وزورق هوائي كبير . وتصل النسّافات الثلاث مع حلول الليل وتنتشلنا من الماء » .

كنت قد ذكرت هذا التقرير لأنه ذو طابع مميّز عن النمط الذي كانت الطائرات تدمّر الغوّاصات به .

وتدريجيا علمنا أن عشرا من غوّاصاتنا ـ رقم هائل ـ كانت قد أُغرقت في آخر احد عشر يوما من تموز (يوليو) ، وكان عدد الطائرات العاملة ضدها قد ازداد بشدّة ، وكانت تعمل من بعد بمجموعة لمواجهة اكبر حجم نيران للغوّاصات التي هي ايضاً مُجمّعة . اذاً لم يكن من الممكن شقّ طريق عبر خليج « غاسكونيا » باسلحتنا م . طـ . وكان يتوجب استئناف الطريقة القديمة ، يعني الغطس عند اول علامة كشف وبلوغ عرض البحر خِفيَة .

وكان علينا ان نستلم جهاز استقبال جديد لبثّ الكشف ، عاملا على التردُّد الجديد في نهاية آب (اغسطس) ١٩٤٣ ، لذلك تمسّكت بحظر الابحار المفروض في ٢ . وتلقت الغوّاصات التي كانت تعود الامر بالانسلال بمحاذاة الشاطىء الاسباني . واتاحت فرص سانحة للجميع بالعودة الى قواعدها .

وقد قمنا بتجارب مشابهة في قطاعات العمليات . وحتى ايلول (سبتمبر) ١٩٤٣ وجّهت غالبية القباطنة تقارير ايجابية حول الخدمات المؤداة من قبل سلاحهم م . ط . وقد لاحظوا ان الطائرات العدوّة كانت تتصرف بحذر اكبر بكثير حتى بلغت درجة الامتناع عن الهجوم عندما كانت تصادف غوّاصة جاهزة للدفاع عن نفسها . وعليه انخفضت خسائرنا في البحر الى ١٠٪ في ايلول (سبتمبر) . ولكن بدءاً من اول تشرين الأول (اكتوبر) بدأت الهجومات الجوّية بالتكاثر وهذه الخسائر بالزيادة على نحو منذر بالخطر . واسقطت الغوّاصات عددا معيّنا من الطائرات او سببت تدميرها اللاحق ولكن ذلك قلّما كان يغيّر النتيجة النهائية . ولم يستطع التسليح م . ط . ان يلعب دوره بفاعلية الاّ بالايحاء للطائرة برهبة المهاجمة او باسقاطها قبل الهجوم . ولكن ذلك كان يظلّ متدنّيا جدا كما اظهرت التجربة التالية التي قامت بها الغوّاصة يو - ٢٦٧ في ١٧ تشرين الأول (اكتوبر) :

« وفي اثناء هجومها ، كانت الطائرة قد اصيبت بشراشير كاملة من القذائف في حجرة الطيّار ، دون ان تُحدث نتائج واضحة . ويعتقد ملاك الطبقة العليا بأنه كان قد رأى عدة قذائف من عيار ٢٠ ملم تقفز بعد الاصطدام بالهيكل .

وكانت القاذفات والطائرات المائية العاملة ضد الغوّاصات تتمتع آنذاك ، بتصفيح منيع تحت البطن بشكل عام ، على قذائف الـ ٢٠ ملم . وكان ذلك يفسّر لماذا كان البعض منها يستمرّ بالطيران بعد اصابته بشكل اكيد بأكثر من مئة من هذه القذائف .

وبعد الهزيمة المتكبّدة في المعركة ضد المواكب في ايار (مايو) ١٩٤٣ كان من الطبيعي جدا اللجوء الى تكتيكنا القديم المرتكز على البحث عن « نقاط ضعف » العدو واستثمار الامكانيات الموجودة بعد في القطاعات البعيدة ، وكانت التجربة ستظهر لنا ، ما اذا كان الدفاع هناك قد تقدّم ايضا . اذاً قررت ارسال غوّاصات الى المحيط الهندي .

وكان الفريق اول بحري « وينيكر Wenneker » ملحقنا البحري في « طوكيو Tokio » يجهد نفسه لانشاء تعاون بين القيادتين البحريتين . وفي كانون الأول (ديسمبر) أبلغ ان اليابانيين كانوا يعرضون وضع مرفأ « بينانغ Penang » تحت تصرّفنا او مرفأ « سابانغ Sabang » المحتل من قبلهم ليخدم كقاعدة للغوّاصات الالمانية العاملة في شمال المحيط الهندي . غير انه ، قبل كل شيء ، كان يجب ارسال الوقود والشحم وقطع الغيار اليه وخاصة المؤن لعدم استطاعة طواقمنا الخضوع للصوم الياباني . فطلبنا تجهيز مرفأ « بينانغ » بهذا المعنى ، وفي ربيع ١٩٤٣ عبّر حلفاؤنا عن رغبتهم ، عدة مرّات كذلك ، في رؤية غوّاصاتنا تحلّ فيه . غير انني كنت قد رفضت ما دامت فرص نجاحنا كانت تظلّ ذاتها في الاطلسي .

ولكن كون الوضع قد تغيّر ، ارسلت بدءاً من نهاية حزيران (يونيو) ١٩٤٣ سلسلة من الغوّاصات من نماذج « إي اكس ـ ث IX-C » و« إي اكس ـ د ـ ٢ IX-d-2 » للعمل فجأة في شمال هذا المحيط عند نهاية الريح الموسمية الجنوبية ـ الغربية ـ المؤاتية قليلا لأنها تثير بحرا هائجا جدا وتخلق ظروف رؤية غير ملائمة ـ والالتحاق فيما بعد بـ « بينانغ » .

وفي اثناء هذه العمليات ورحلات الذهاب والإياب ، دمّرت ٥٧ سفينة اي ٣٦٥٨٠٧ اطنان واصابت البعض الآخر بأضرار . كانت الغوّاصة يو ـ ٥١٠ (النقيب البحري « آيك Eick ») الاوفر حظاً بين تلك التي كانت من النموذج « اي اكس ـ ث IX-C » ؛ والغوّاصة يو ـ ١٨١ (المقدّم البحري « فريوالد Freiwald ») بين تلك التي كانت من النموذج « اي اكس ـ د ـ ٢ IX-D-2 » . غير انه توجّب علينا خسارة ٤٢ من هذه الغوّاصات حتى نهاية الحرب منها ١٦ غوّاصة على الأقل دُمِّرت بطائرات في اكثريتها في اثناء رحلة الذهاب الى الاطلسي .

وكانت كل اجزاء هذا المحيط محروسة بشدّة بطائرات ذات اربع محرّكات بمدى عمل كبير او بأدوات حاملات طائرات امريكية معدّة

خصّيصاً لمطاردة الغوّاصات في الاطلسي الوسطي والجنوبي . وتمارس هذه الحراسة حتى في المحيط الهندي وان يكن ليس بالضخامة نفسها . اذاً كان طيران القوّتين العظميين البحريتين ، يشارك بكثرة في القتال ضد غوّاصاتنا وهكذا استمرّ حتى نهاية الأعمال الحربية .

وقمنا بالاثبات نفسه في قطاعات بعيدة عن العمليات .

وفي غربي جزر « الأسور Açores » استطاعت غوّاصاتنا التزوّد بالتموين ايضا ، دون تدخّل ناقلة نفط غوّاصة في منتصف حزيران (يونيو) ١٩٤٣ ، قبل العمل في قطاعاتها الممتدة من مضيق « فلوريدا Floride » حتى جنوبي « ريو دي جينيرو Rio de Janeiro » ومن « داكار Dakar » حتى داخل خليج « غيني Guinée » . وكان كل قبطان يتصرّف بمجال واسع للعمل في افضل ظروف . وكنا نتجنّب بنظام كل حشد كي لا نسبّب حشداً موازياً للدفاع .

قبل كل شيء كانت النتائج ايجابية لأنه منذ البدء أُغرقت ١٦ سفينة عدوّة . ولكن الحراسة الجوّية تعزّزت بسرعة لدرجة ان الغوّاصات ، وبشكل خاص تلك التي كانت امام الشاطىء الامريكي عانت من صعوبة البقاء .

وكذلك ، اصبح التموين في البحر خطراً للغاية لدرجة انه توجّب الاقلاع عنه الامر الذي اختصر كثيراً مدّة العمليات .

وفي نطاق ما كنا نستطيع حسب حسابه ، كانت ايضا الطائرات ، والطائرات وحدها التي كانت تُسبب لنا خسائر في المناطق البعيدة. وكان املنا في تخفيض هذه الخسائر بالعمل في هذه المناطق قد خاب .

وفي حزيران (يونيو) بقيت النسبة المئوية للغوّاصات المدمَّرة ادنى من ٢٠٪ ولكنها تخطّت ٣٠٪ في تموز (يوليو) وكان التدمير كذلك كثيراً في غضون بضعة ايام ضرورية لعبور خليج « غاسكونيا » بقدر ما كان في غضون اسابيع البقاء في القطاعات . اذاً كان تحظير الابحار الصادر عني

في ٢ آب (اغسطس) يستجيب للوضع بشكل جيّد .

وفي المنتصف الثاني من آب (اغسطس) استلمت غوّاصات الشاطىء الفرنسي جهاز الاستقبال الجديد لبثّ الكشف المسمّى «هاجينوك Hagenuk » وكذلك اربعة طوربيدات سمعية كان اسمها الاصطلاحي « زونكونيغ Zounkönig » (مُليك Roitelek) وكانت كلها تمتلك ايضا ، التسليح م . ط . المُعزَّز ومختلف التحسينات المنجزة في الفترة الفاصلة بالنسبة لأهم اسلحتها . وحضرت الطواقم دروسا خاصة في التدريب .

وكنا نفكّر بايصالها الى الاطلسي الشمالي دون ان تكشف قدر المستطاع اذاً ، تحت الماء وبدفعها لمهاجمة موكب اثناء مقاومتها جماعيا الطائرات والمدمِّرات . وكان يحدّد هذا القرار حدث معلوم من قبل الشعبة « ب . B » : في تموز (يوليو) هاجم عدد مرتفع جدا من الطائرات « هامبورغ Hambourg » واحدث خسائر هائلة في صفوف السكان المدنيين . والحال هذه ، كانت تظهر بين هذه الطائرات مئات القاذفات ذات الاربع محرّكات التابعة للمجموعات الخامسة عشرة والتاسعة عشرة للقيادة الساحلية البريطانية المستخدمة لغاية ذلك الحين حصراً في القتال ضد الغوّاصات في الاطلسي . وكان ذلك بشكل ظاهر ، نتيجة امري في ٢٤ أيار (مايو) الذي كان ينصّ على إخلاء المياه الواقعة غربي الجزر البريطانية .

وراقبنا بتوتر ، ان يُكشف اجتياز خليج « غاسكونيا » من قبل الغوّاصات التي ابحرت في نهاية آب (اغسطس) . كان جهاز الكشف الحديث سيحميها بشكل افضل ، من المفاجآت الجوّية؟ وبالرغم من ان العدو قد عزّز حراسته ظلّ عدد الهجومات المبلّغ عنها في اثناء هذه الرحلة قليلا . وكان يبدو ان تحسينا قد حدث وكان لا يمكن اسناده الاّ للـ « هاجينوك » . وفعلاً لم تفقد المجموعة « زونكونيغ Zaunkönig » اية غوّاصة في خليج « غاسكونيا » .

وبدءاً من تلك اللحظة ولغاية ايار (مايو) ١٩٤٤ لم يتخطّ التدمير في تلك المنطقة المعدل الشهري بواحدة او اثنتين . وعندما لاحظنا ذلك شعرنا بارتياح كبير .

وبالكاد كانت المجموعة « زونكونيغ » قد بلغت المنطقة المقدّرة ، في ليل ٢٠ ايلول (سبتمبر) حتى اكتُشف الموكب المنتظر على قوس الدائرة الكبرى . ومع الفجر نُسفت سفينتان من تحت الماء . ولكن الاعتراض فُقِدَ بسبب الحراسة المشدّدة الجوّية وعلى سطح الماء. وكانت الغوّاصات بعيدة اكثر مما ينبغي الواحدة عن الاخرى لتستطيع مجتمعة ، مجابهة الدفاع الجوّي . غير انه امكن العثور ثانية على الموكب في سهرة هذا اليوم الأول .

حينذاك واجهت غوّاصاتنا الحراسة على سطح الماء بشكل خاص ولأول مرّة استخدمت الطوربيدات السمعية .

دامت المعركة اربعة ايام غالبا دون انقطاع واخيرا اوقفت بفعل الضباب وبَلَّغت الغوّاصات انها كانت قد اغرقت ١٢ مدمِّرة بطوربيداتها الحديثة ، زائد تسع سفن شحن أي ٤٦ الف طن بطوربيدات عادية وفقدت اثنتان .

رأينا ان هذه النتائج كافية لاسيما وانه من اليوم الثاني كان الضباب قد حدّ بشدّة من امكانيات غوّاصاتنا . غير اننا بالغنا ، استنادا على الثقة بالتقارير المستلمة ، في نجاح الطوربيدات السمعية . وكما تبيّن فيما بعد ، بالغ القباطنة في تقدير عدد الخافرات المدمَّرة من قبلهم لسبب بسيط انه كان يتوجّب عليهم الغوص الى عمق ٦٠ مترا عقب القذف كي لا يرجع الطوربيد على مراوحهم بالذات . اذاً ، لم يكن بوسعهم الاّ سماع الاصطدام وكانت انفجارات القنابل تحدث التباسات بسهولة .

ونعرف اليوم : ان هذا الموكب قد خسر ست سفن اي ٣٦٤٢٢ طناً زائد الخافرات « سانت كروا Ste Croix » و« بولايندر Polaynder »

و« ايتشين Itchen » . وامكن سحب الـ « ليغان Lagan » المنسوفة ، حتى المرفأ . وربما ستُعلن تتمة كتاب القبطان « روسكيل » خسائر اخرى لهذا الموكب او ستفسِّر لماذا لم يكن تأثير الطوربيدات السمعية اكثر ارتفاعا .

وما يجب اخذه بعين الاعتبار هو انه انبغى على الضباب ايضا حماية الغوّاصات ضد الهجومات الجوّية لأنها لم تنجح ابدا فيما بعد في الثبات امام الطائرات بشكل مماثل . ولم تتجدد بعد النتائج المرضية نسبيا ، المحرزة من قبل المجموعة « زونكونيغ » وكنا نلاحظ في غضون الاشهر التالية ان التحسينات المحدثة في التسليح لم تكن تكفي لاعادة الفاعلية القديمة لغوّاصاتنا . وتوجّب علينا التخلي نهائيا عن الهجوم بمجموعة على المواكب والاقتصار على مواصلة الحرب باقتصاد قدر الممكن ، ومن اجل الهدف الوحيد في تثبيت قوّات عدوّة هامة . ولم نكن نستطيع ايقاف ضغطنا على خطوط المواصلات البحرية وكان ينبغي علينا ممارسته بعدد مرتفع كثيرا من الغوّاصات ، لأن الخوف وحده من رؤية حشد هذه الاخيرة من جديد بمجموعات كان قادرا على اجبار العدو على عدم تخفيض وسائله المُستخدمة في قتالها من اجل استعمال هذه الوسائل في جهة اخرى .

ولكن القتال كان قاسيا ، كما تبيّنه هذه الملاحظة المسجّلة في سجلّ عملياتي بتاريخ الأول من حزيران (يونيو) ١٩٤٤ :

« كنا قد نجحنا لغاية الآن في تثبيت قوّات الخصم ، مثلما تبيّنه الملاحظات المقدّمة من قبل الغوّاصات وافادات المخبرين والاخبار التي تحصل عليها الشعبة « ب » . ولم يكن عدد طلعات الطيران العدو وعدد سفن الحماية ومجموعات القنّاصة وحاملات الطائرات قد انخفض بل ازداد .

« ان هذه المهمة ، اساسا التثبيت ، صعبة الاداء بوجه خاص بالنسبة للغوّاصين . وكان النجاح لغاية الآن الاستحقاق الشخصي

لطاقم ، وكان يمنحه الروح العدوانية والصلابة والقساوة نحو الذات نفسها ، اكثر مما في اي سلاح آخر . ومن بعد خُفّضت كثيراً احتمالات النجاح وبالعكس اصبحت فرص عدم العودة من رحلة بحرية كبيرة جدا . وفي غضون الاشهر الاخيرة كان ٧٠٪ فقط من السفن المبحرة قد عاد الى قواعده » .

وباستمرار ، كنا نتساءل من جديد اذا كان ما يزال يحقّ لنا مواصلة حرب الغوّاصات امام خسائر مرتفعة بهذا القدر او اذا كان لا يتوجّب البحث عن سبيل آخر . ولكن بسبب الوسائل العدوّة التي كانت تثبّتها ، كنا ننتهي دائما الى النتيجة نفسها .

« يجب الاستمرار . ويجب قبول خسائر ليس ثمة تكافؤ بينها وبين الانتصارات الراهنة ولتكن عنيفة الى هذا الحد » .

ان الغوّاصة التي كانت سوف لن تُجبر على الطفو لشحن بطاريتها والتي كانت ستنتقل بسرعة جدا تحت الماء وكانت ستتمكن من البقاء فيها وقتا طويلا جدا . كانت وحدها قادرة على انعاش آمالنا . وكنا نتعزّى بالتفكير بأنه كان قد سبق ، ان كل ساعة كانت تقرّبنا من اليوم الذي كانت ستظهر فيه على الجبهة .

وفي ربيع ١٩٤٤ استلمت الغوّاصات الأوائل من النماذج القديمة الـ « سكنورشيل Schnorchel » الذي كان يتيح لها الشحن ثانية تحت الماء وتهوية الداخل . واستُؤصلت النواقص الأولية الصغيرة قبل نهاية ايار (مايو) واكتُسِبت خبرة تشغيله .

وفي الحقبة نفسها ، كان علينا اتخاذ قرار صعب بمناسبة انزال الـ « نورماندي Nourmandie » . أكان يمكننا ارسال غوّاصات فوق اعماق المانش القليلة حيث كانت ستجول مئات سفن الحماية من كل نوع وحيث كان الطيران سيمارس حراسة دائمة ؟ هل كانت ستصل الى هناك وستفوز بانتصارات مُبرَّرة المخاطر الهائلة التي كانت ستتعرض لها ؟

ومنذ عام ١٩٤٠ لم نكن ابدا قد عملنا بعد على اعماق قليلة ، على سبيل المثال ، تحت الشاطىء الانكليزي كان « السكنورشيل » يقدّم لنا امكانية ذلك ولكن كان سينبغي على الغوّاصات البقاء تحت الماء في غضون كل مدة الرحلة البحرية ، يعني في غضون اسابيع . هل كانت الطواقم ستتحمّل مثل هذا الاختبار الجسدي والمعنوي ؟ ومن جهة اخرى أكان من الممكن حتى استخدام « السكنورشيل » في منطقة محروسة بهذا القدر ؟

كان من الصعب ان نقرّر لاسيما وانه في اثناء كل فترة بقاء الغوّاصات في منطقة الانزال كنا سوف لا نعرف كيف كانت تتصرّف الاّ عبر الاخبار المنشورة عرضيا من قبل العدو وانه كان سيتوجب انتظار وقت طويل جدا ، تقريرا شفهيا ، لأنه بلا ريب ، كانت سوف لا تستطيع الاجازة لنفسها بالبث عبر الجهاز اللاسلكي .

ولكن كان من المهم ، بالنسبة لسير الحرب اللاحق ، منع الانزال من النجاح . وكانت الغوّاصات تكوِّن بالضبط وسيلة الحصول على نتائج هامة جداً دون ان تعرّض للخطر الاّ بضعة رجال، حتى ولو كانت لا تُغرق الاّ ناقلة واحدة محمّلة بالذخائر والعربات او بأسلحة اخرى ، حتى ولو كانت تدمِّر نفسها . كم رجل ، اية كمية من العتاد كان سيتوجّب استعمالها في البرّ لاستيعاد الاتساع نفسه من التسليح العدو ؟ تباحثت في نفسي زمنا طويلا ولكن انتهيت بالعزم على ارسال غوّاصات .

ابحرت الغوّاصات الاوائل منذ ٦ حزيران (يونيو) . وكنت قد قلت لها :

« ان كل سفينة عدوّة مستعملة في الانزال حتى ولو لم تنقل الاّ خمسين جنديا او عربة هي هدف يتطلّب تطوّعكم كليا . ويجب مهاجمته حتى بالتعرّض للتدمير .

« اذا ما وصلتم لغاية اسطول الانزال ، سوف لن ينبغي على اي اعتبار

ان يوقفكم لا اعتبارات الأعماق القليلة ولا اعتبارات حواجز الألغام ، ولا أي اعتبار » .

« كل شخص ، كل سلاح ، مفقود من قِبَل العدو ، قبل بلوغ البرّ ، يقلّل من فرص نجاحه » .

« وبتكبيد العدو خسائر ستؤدي الغـوّاصة مهمتهـا الأعظم وستُبـرّر وجودها حتى وان دُمِّرت كذلك .

كانت الاسابيع التي تلت بالنسبة لغوّاصاتنا الاسـابيع الاصعب من كل ما في الحرب . وفي عودتهم ، اعلن القبـاطنة نجـاحات كـانت تُبرِّر متابعة عمليـاتهم رغم التعب الجسدي غـير العادي المسبّب للطواقم من جـراء هذه الاسـابيع المـاضية تحت المـاء . ولكن المعنويـات ظلّت تفوق كل مديح .

شخصيا لم اظهر الثقـة بالنفس نفسهـا . وكان تـردّدي حول مصـير الغوّاصات المستخدمة ومخاوفي من ان يجمع العدو وسائل كان من الاجرام التشبّث امامها ، كانا قد دفعاني في ٢٤ و٢٦ آب (اغسطس) لاستدعاء كل الغوّاصـات المستخدمـة في انحاء جـون « السين » ، ولعِـظَم عزائي عادت خمس غوّاصات وبانتصارات مشرِّفة .

ما هي النتائج المُحرزة في منطقة الانزال ما بين ٦ حزيران (يونيو) وآخر آب (اغسطس) ؟

انجزت ثلاثون غوّاصة مزوّدة « بالسكنورشيل » ٤٥ رحلة بحرية . دمّر منها العدو ٢٠ ، وبخصوص حوالى الألف رجل الذين كانوا يركبونها أُنقذ منها ٢٣٨ . واصابوا حسب الاستعلامات البريطانية : ٥ سفن حماية و١٢ ناقلة أي ٥٦٨٤٥ طنا و٤ سفن انزال أي ٨٤٠٤ اطنان .

وغرق مركب على لغم مزروع من قبلها . وكذلك تضرّرت : سفينة حماية وخمس ناقلات أي ٣٦٨٠٠ طن وسفينة انزال ومركبين بالغام .

وكانت كل السفن الغارقة محمّلة بعتاد حربي . ويتيح كرّاس تدريب الطيران الامريكّي تقدير ما يمثله ذلك . ويقول :

« عندما تغرق غوّاصة سفينتي شحن زنة ٦ آلاف طن وناقلة نفط زنة ٣ آلاف طن ها هي لائحة نموذجية بما نخسره : ٤٢ دبابة و٨ مدافع حصار عيار ١٥٢ ملم و٨٨ مدفعا عيار ٨٧.٦ ملم و٤٠ قطعة عيار ٤٠ مم و٢٤ سيارة مصفّحة و٥٠ رشاش « برن Bren » على حاضن بدافع ذاتي. و٥٢١٠ أطنان ذخائر و٦٠٠ بندقية و٤٢٨ طنا من عتاد الدبابات والفي طن مؤنة والف « مُصندقة Container » بنزين . ماذا كان سيحصل لو ان هذه السفن الثلاث بلغت المرفأ وافرغت هذه الحمولة ! ومن اجل تدمير نفس كمية العتاد العسكري بالطائرات كان سيتوجّب اجراء ٣ آلاف هجوم متوج بالنصر » .

ودوّنت ، انا شخصيا ، في مذكراتي :

« كانت الغوّاصات قد انهت معركتها في « المانش » . وكانت قد اظهرت فيها فكرها التقليدي العظيم . وتبيّن نظرة خاطفة شاملة ان استخدامها كان صائبا رغم كل مخاوفنا وكل شكوكنا ، وان النجاحات المشرّفة بالنسبة للظروف الصعبة والتي كانت قد أُحرزت فيها ، كانت قد اكتُسبت بثمن خسائر فادحة بلا شك ولكنها مُحتملة . وكان التموين العدو قد تضرّر ليس بشكل حاسم ولكن بشكل محسوس وكانت مساعدة هامة قد بذلت لوحداتنا المقاتلة في البرّ » .

وبعد الاختراق المنجز من قبل الامريكان في الـ « أفرانش Avrance » في ٤ آب (اغسطس) ١٩٤٤ اصبحت قواعد الشاطىء الفرنسي معطّلة بالنسبة لنا بحيث إن الغوّاصات نُقلت الى النروج من آخر آب (اغسطس) الى آخر ايلول (سبتمبر) .

وفي اول حزيران (يونيو) كنت قد امرت بعدم استخدام غوّاصات مزوّدة « بالسكنورشيل » في الاطلسي . ولأول مرّة منذ ١٩٤٠

استخدمناها من جديد بالقرب من الشاطىء الانكليزي . وفي هذا الصدد كنت قد دوّنت في مذكراتي بتاريخ ١١ ايلول (سبتمبر) ١٩٤٤ : « امر لكل الغوّاصات بالعمل في الجزء الغربي او الشرقي من قطاعاتها حسب قوّة الدفاع . وليس الحدّ الشرقي لهذه القطاعات الاّ توجيهات غير الزامية . وتدرك القيادة تماما ان واقع الابحار « بالسكنورشيل » تحت ردة فعل معادية قوّية يفرض اختبارا خطيرا جدا خاصة للطواقم الشابة .

وللقباطنة العاملين قرب الشاطىء حرية التصرّف كلية لتقرير ما اذا كان عليهم الانسحاب نحو عرض البحر مؤقتا او منهجيا (الاستفادة من ذلك للابلاغ عن الوضع !) واذا ، بسبب تعب الطواقم المضني اكثر مما ينبغي والسفينة ، كان من الضروري العودة الى قواعدهم قبل استهلاك كل وقودهم وكل طوربيداتهم » .

وكانت اول رحلة بحرية بهذا الشكل ايجابية جدا :

عملت الغوّاصة يو ـ ٤٨٢ (النقيب البحري « كونت فون ماتوشكا Conte Von Matuchka ») في قناة الشمال ، شمالي ايرلندا ، وحسب الاستعلامات الانكليزية اغرقت هناك المدمّرة « هارست كاستل Hurst Castle » واربع سفن أي ٣١٦١٠ اطنان .

وكذلك فازت عمليات اخرى في الجوار المباشر للشاطىء في بحر ايرلندا عند المخرج الغربي « للمانش » وامام « شيربورغ Cherbourg » بانتصارات ، وعملت ايضا الغوّاصات المزوّدة « بسكنورشيل » قرب الساحل في القطاعات البعيدة . وفي تشرين الأول (اكتوبر) ١٩٤٤ وامام « هاليفاكس Halifax » اغرقت الغوّاصة يو ـ ١٢٣٢ (الرائد البحري « دوبراتز Dobratz ») اربع سفن لموكبين أي ٢٤٣٣١ طنا ونسفت واحدة منها زنة ٢٣٧٣ طنا ، وحتى في غربي جبل طارق عملت الغوّاصة يو ـ ٨٧٠ (الرائد البحري « هيشلير Hechler ») بنجاح .

وحينذاك ، اجرينا التحقيق الموفّق ، انه لغاية نهاية كانون الثاني

(يناير) ١٩٤٥ كان « السكنورشيل » قد اعاد فعاليتها حتى لغوّاصات النماذج القديمة . وكان مردود الغوّاصة في منطقة العمليات بحصر المعنى ، في آخر فصل من عام ١٩٤٤ مرتفعا كما في آب (اغسطس) ١٩٤٢ ! ولكن كان يوجد فرق اساسي : ففي تلك الحقبة الاخيرة كانت الغوّاصة تمضي من اصل مئة يوم ستين يوما في البحر، واربعين في قطاعها . وفي كانون الأول (ديسمبر) ١٩٤٤ ومن جراء مدّة التصليحات الاكبر (كنا قد خسرنا تسهيلات المرافىء الفرنسية) والرحلات البحرية الأطول والملاحة المستمرة والابطاء « بالسكنورشيل » من اجل مئة يوم لم تكن الغوّاصة تمضي في البحر اكثر من سبعة وثلاثين يوما منها تسعة فقط في قطاعها . ولذلك كان الرقم الشامل للتدمير ادنى بكثير من رقم عام ١٩٤٢ . وكان وحده وصول غوّاصات ذات سرعة كبيرة تحت الماء ، الى الجبهة ، يمكنه تغيير هذه الظروف .

ولكن التحقيق الآخر في نهاية كانون الثاني (يناير) ١٩٤٥ كان ايضا مشجّعا اكثر : كانت الخسائر هي ايضا قد انخفضت كثيرا . كانت ١٠٪ من الغوّاصات الموجودة في البحر يعني بالكاد متفوّقة على خسائر النصف الثاني من عام ١٩٤٢ واقل مما في عامي ١٩٤٠ و١٩٤١ .

هكذا اذا ، فبفضل تركيب « السكنورشيل » وكذلك بفعل فكر القباطنة وطواقمهم المُبْتكِر الراسخ ، كنا قد نجحنا في اسئناف الهجوم في المياه الاقليمية للعدو . ولقد انكشف ايضا ان البقاء فوق اعماق قليلة كان له كذلك حسنات لأن هيجان البحر المُسبب بفعِل التيارات العنيفة عند الشاطىء كانت تجعل اشتغال اجهزة التنصت العدوّة اصعب . ولم نكفّ عن تذكير القباطنة بأنه في اثناء هذه العمليات كان يلزمهم دائما العمل بطريقة غير متوقّعة بالنسبة للعدو ، مثلا ، بمهاجمة المواكب الساحلية من جهة البرّ ثم بالانسحاب نحوه .

وازاء هذه التطوّرات الايجابية قرّرنا في نهاية كانون الثاني (يناير) ١٩٤٥ من جديد استخدام الغوّاصات التي كانت ستصبح جاهزة في نهاية

شباط (فبراير) قرب الشاطىء . ولم يكن من السهل علينا اتخاذ هذا القرار . وكان ينبغي على العدو بشدة تعزيز دفاعه فيه . وكانت الغوّاصات مجبرة على عدم استعمال اجهزتها اللاسلكية . اذاً ، لم يكن ينبغي علينا التبلّغ الاّ بعد عدة اسابيع ، عند عودة الرحلة البحرية ، وليس بعد من ٧ الى ١٤ يوما ، كما في السابق ، عما كان يحدث من الغوّاصة ومن ظهور ظروف غير ملائمة ، التي بالتالي لم نكن نستطيع مقاومتها بعد في الوقت المناسب .

ومن جهة اخرى ، كان كل تدمير لسفينة محمّلة بعتاد حربي ومخصّصة للمرافىء الفرنسية او الـ « إيسكو Escaut » يشكّل مساعدة للمعركة البرية . وكانت هجماتنا بمحاذاة الشاطىء تثبّت قوات خفيفة لم تكن تستطيع العمل ضد حركة مرورنا في بحر الشمال في الـ « سكاجيرّاك Skagerrak » وبمحاذاة الساحل النروجي ، وكانت قد تمّت هناك نقليات هامة مثلا ، في نهاية تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٤٤ لإيصال تعزيزات الى المانيا .

لقي القرار المتّخذ في نهاية كانون الثاني (يناير) ١٩٤٥ باستخدام الغوّاصات كما في غضون الاسابيع الماضية تبريره في التقارير المشجِّعة التي قدّمها القباطنة عند عودتهم ، لغاية مطلع اذار (مارس) .

وفي اذار (مارس) ازداد قلقنا لأن اذاعة العدو لم تتضمّن اية اشارة حول نشاط غوّاصاتنا . وبالمقابل ، في ١٣ بلّغت الغوّاصة يو- ٢٦٠ (الملازم بحري « بيكير Beker ») بأنها كانت قد تضرّرت بخطورة بلغم على عمق ٨٠ متراً ، أي على حوالى عشرين متراً فوق القعر وانها استطاعت مع ذلك الطفو وان الطاقم كان يُخليها للعودة الى الشاطىء الايرلندي .

وكان ذلك برهانا على ان العدو كان يزرع الغاما عميقة ضد الغوّاصات ، كنا نتوقّع ذلك وكنا قد اعطينا التوجيهات لتدارك هذا

الخطر ، منذ تشرين الأول (اكتوبر) . وفي المناطق حيث كان يفترض وجودها كان لا يجب الغوص تحت ١٥ الى ٣٠ مترا . لأن الالغام على هذا العمق كانت خطيرة ضد الملاحة العائمة . ولعدم امتلاك اخبار عن فاعلية غوّاصاتنا ، امرناها ، بعد استلام هذه البرقية من الغوّاصة يو - ٢٦٠ ، بالابتعاد عن الشاطىء وحتى بالعودة اذا كان الدفاع قويّا جدا .

غير اننا لم نعلم الاّ بعد نهاية الحرب الكارثة الحاصلة آنذاك : فلقد كنا خسرنا ست غوّاصات في كانون الثاني (يناير) وخسرنا ٢٩ منها في نيسان (ابريل) ١٩٤٥ ! ولمعرفة اسبابها الدقيقة يجب انتظار نشر التاريخ الرسمي البريطاني المتعلّق بهذه الحقبة .

وتكبّدنا كذلك خسائر في مرافئنا ومياهنا تحت الضغط الجوّي الساحق اكثر فاكثر في غضون الاسابيع الاخيرة للاعمال الحربية .

وفي غضون ذلك ، كانت تُجرّب الغوّاصات من نماذج واحد وعشرين وثلاثة وعشرين وكانت تُدرَّب طواقمها . واظهرت سلسلة من « امراض الطفولة Maladies d'enfance » ، حدثا طبيعيا جدا بما ان الامر كان يتعلّق بطراز كليّ الجدّة . أضرّت (هذه الامراض) بالمحاولات ولكن النتيجة النهائية كانت مشرّفة جداً . فكان بامكان الغوّاصة من نموذج واحد وعشرين بلوغ ١٧,٥ عقدة تحت الماء وكانت سرعة رحلتها البحرية ٥,٥ عقدة تظل مرتفعة جداً وكانت كذلك في غاية الهدوء . وكانت تتمتع بمدى عمل هام ، يسمح لها بالذهاب الى رأس الرجاء الصالح والعمل هناك في غضون ثلاثة او اربعة اسابيع والعودة الى المانيا دون الحاجة للتزوّد بالوقود ، مُجهّزة بآلات حديثة ومُطبِّقة طرقا جديدة ، كانت قادرة على استقبال كل العناصر الضرورية للقذف ، تحت الماء ، ولإنجاز هذا القذف على عمق ٥٠ مترا دون الحاجة للنظر على سطح الماء .

وكانت الغوّاصات من نموذج ثلاثة وعشرين تُظهر المواصفات نفسها

فسرعتها القصوى ومدى عملها كانا اقلّ كثيراً بسبب انخفاض الوزن . وفجأة كان يزول التفوّق المُكتسب من قِبَل الدفاع منذ عام ١٩٤٣ لاسيما بسبب الرادار . فالغوّاصات كانت تظلّ باستمرار تحت الماء على عمق يحميها ، اذاً ، كانت تفلت من الانكشاف على سطح الماء . وكان في متناولنا فرص وانتصارات جديدة . لذلك تابع الانكليز بقلق تطوّر هذه النماذج في غضون السنتين الاخيرتين من الحرب . ففي كانون الثاني (يناير) ١٩٤٥ وفي مؤتمر « يالطا Yalta » طلبوا من « ستالين » الاستيلاء بأسرع ما يمكن على « دانتزيغ Dantzig » لأن هناك كان يُبنى ٣٠٪ من هذه الغوّاصات .

« وكان الطيران والسفن العائمة الحليفة ، سيتمكنون بصعوبة جدا من قتال هذه الغوّاصات من الطراز الجديد لأنها كانت سريعة جدا تحت الماء ومزوّدة بتجهيز تقني عصري جدا » . يقول التقرير الامريكي حول هذا المؤتمر .

وكان يُظهر التقرير المعروض في نهاية هذا المؤتمر من قبل رؤساء هيئة الاركان الى الرئيس « روزسفلت » ولرئيس الوزارة « تشرشل » :

« ان امكانية رؤية الغوّاصات الالمانية التي اصبحت من جديد خطرا جديا بالنسبة لملاحتنا في الاطلسي الشمالي ، تُسبّب لنا تخوّفا » .

لم تباشر الخدمة الغوّاصات الاولى من نموذج ثلاثة وعشرين ، المؤخّرة بسبب تكثيف القصف ، الاّ في شباط (فبراير) ، واول غوّاصة من نموذج واحد وعشرين باشرت الخدمة في نيسان (ابريل) ١٩٤٥ . وفي الحال احرزت الغوّاصات من نموذج ثلاثة وعشرين نتائج ممتازة تحت الشاطىء الشرقي لانكلترا . وعلى سبيل المثال اخترقت الغوّاصة يو- ٢٣٣٦ (النقيب البحري « كلوسماير Klusmeier ») في « فارث اوف فورث Firth of forth » واغرقت سفينتين جنوبي شرق جزيرة « ماي May » . وابدى القباطنة الرأي التالي :

« غوّاصة مثالية بالنسبة للعمليات القصيرة في جوار الشاطىء ، سريعة قابلة للمناورة سهلة الغطس وتعرِّض قليلا من السطح عند الكشف والهجومات . ويمكن للعدو ان يشتبه بوجودها ولكن يمكنه بصعوبة الحصول على اثبات وكشف الموقع » .

وتبينّ كذلك اننا كنا قد بخسناها قيمة تحمّلها في البحر بتقديره باسبوعين او ثلاثة اسابيع . فعلى سبيل المثال، بقيت فيه الغوّاصة يو - ٢٣٢٤ ستة وثلاثين يوما وتخطّت النتائج العملية ضعف ما كنا ننتظره . ولم تُفقد اية غوّاصة من الثماني غوّاصات نموذج ثلاثة وعشرين والتي كانت تعمل تحت الشاطىء العدو في ظروف صعبة للغاية .

عُهدت الغّواصة يو - ٢٥١١ ، اول غوّاصة من نموذج واحد وعشرين ، الى قبطان مجرّب الرائد البحري « شني Schnee » والى الملازم اول مهندس ميكانيكي « سوهرين Suhren » بمثل الاهمية نفسها ، وابحرت من « بيرجين Bergen » في ٣٠ نيسان (ابريل) ١٩٤٥ لاجراء رحلتها البحرية الاولية . غير انه في ٤ أيار (مايو) وفي اطار الاجراءات المتّخذة من قبلي لانهاء الحرب تلقّت الامر كل الغوّاصات بعدم المهاجمة ، وهذا ما قاله الرائد البحري « شني Schnee » :

« عند الذهاب في بحر الشمال ، اول اعتراض مع مجموعة قنّاصة . كنت قد لاحظت ان هذه الاخيرة لا يمكنها شيئا ضدنا بسبب سرعتنا الكبيرة تحت الماء . واتوارى بسهولة بتحويل الاتجاه ٣٠° درجة . وفي ٤ أيار (مايو) بعد استلام الامر بعدم المهاجمة ، اتجهت نحو « بيرجين Bergen » . وفيما بعد بضع ساعات ، اصادف طرادا انكليزيا محروسا بمدمّرات . اناور للهجوم واجتاز شاشة الحماية وأصل على مسافة ٥٠٠ متر من الطرّاد . لم أكشف في اية لحظة كما تثبت المحادثة مع ضباط هذا الطرّاد في « بيرجين Bergen » اثر استجوابي على متن هذا الطرّاد .

« انطباع شامل : سفينة جديرة بالملاحظة ، كاشفة امكانيات جديدة

تماما سواء بالنسبة للهجوم او بالنسبة للدفاع » .

لا يمكنني انهاء عرض هذه الاشهر الاخيرة من حرب الغوّاصات الّا بذكر « تشرشل » : لم تفقد الغوّاصات الشجاعة حتى بعد خريف ١٩٤٤ ، عندما اجبرت على مغادرة قواعدها في خليج « غاسكونيا » . ولم تكن الغوّاصات المزوّدة « بالسكنورشيل » التي كانت حينذاك في الخدمة والتي كانت تمتصّ الهواء الخارجي بخرطوم بينما كانت تُعيد شحن بطارياتها تحت الماء ، الاّ التمهيد لنوع جديد من حرب الغوّاصات مُبتكر من قبل « دونيتز Dœnitz » . وكان يعتمد على مباشرة الخدمة لطراز جديد من الغوّاصات التي كان عدد هام منها حينذاك قيد البناء والتي كانت الاولى منها تجري حتى اختباراتها . وكان يمكن لالمانيا احراز انتصارات مُميّزة لو كانت تبدأ القتال باكرا وبعدد كاف . كانت السرعة الكبيرة التي كان بوسعها بلوغها تحت الماء ، ستطرح علينا مسائل جديدة خطرة وكانت فعليا ، كما كان يعلن « دونيتز » ستثور هذا النوع من الحرب .

« . . . وبفضل جهد خارق وبرغم الخسائر الفادحة بقيت ٦٠ الى ٧٠ غوّاصة تعمل تقريبا حتى النهاية . لم تحرز كثيرا من الانتصارات العظيمة ولكن طواقمها حفظت في اعماقها الامل الخالد بأنه كان سيحدث تغيّر في الحرب البحرية . جرت المرحلة الاخيرة لهجومنا في مياه المانيا الساحليّة . ودمّر القصف كثيرا من الغوّاصات . مع ذلك ، عندما امرها « دونيتز » بالاستسلام لم يكن يوجد منها اقل من ٤٩ في البحر . وهكذا كانت شمولية مجهود الالمان العنيد والشجاعة التي لا تُقهر لطواقم غوّاصاتهم » .

الفصل الخامس عشر

رئيس دولة

في كانون الثاني (يناير) ١٩٤٥ وضعت الحكومة الالمانية يدهـا على التقرير البريطاني « الخسوف Eclipse » بخصوص « الاجراءات الواجب اتخاذها من اجل السيطرة على المانيـا » بعد استسـلامها غير المشروط . وكانت خارطة مرفقة بهذا المستند تُبيّن تقسيم البلاد بين الاتحاد السوفياتي والولايات المتحدة وبريطانيا العظمى . وكانت تطابق التقسيم المقبل الى مناطق احتلال باستثناء المنطقة الفرنسية التي أُدخلت في شباط (فبرايـر) ١٩٤٥ في مؤتمر « يالطا » . وكان هذا التقسيم والسبل المعروضة في خطة « مورجينثو Morgenthau » تضرّ بمصير وجودنا بوصفنا امة شرعية .

وكانت صرامة هذه النوايا تُعزّز المعارضة السياسية وسطنـا ، لنهايـة سريعة للأعمال الحربية باستسلام غير مشروط . زد عـلى ذلك ، كـانت عقبات عملية اخرى ، هامة للغاية ، تعترضها كذلك .

وفي ١٢ كانون الثاني (يناير) ١٩٤٥ شنّ الروس هجوماً جديداً . فاخترقوا في « سيليزيا Silésée » وبلغوا المجرى الاوسط للـ « اودير Oder » في « كاسترين Küstrin » وفي « فرانكفورت Francfort » . ولم يستـطع « الويرماشت » إداء رسالته الطبيعية : تحمّل مسؤولية سكاننـا في الشرق وارضهم . والتجأ جمهور من الناس المذعورين نحو الغرب . وكانوا يعرفون ماذا كان سيجلب لهم الغـزو السوفيـاتي . وفي تشرين الأول (اكتـوبر) ١٩٤٤ وكون الروس قد استولوا على « غولداب Goldap » وبعض القرى

في جبهة بروسيا الشرقية قتلوا هناك السكان بقساوة غريبة . ولم يكن نداء الكاتب « ايليا ايهرنبورغ Ilya Ehrenburg » الى الجيش الاحمر يترك مجالا للشك في هذا الصدد :

« اقتلوا ، اقتلوا ! لا يوجد شخص بريء عند الالمان . لا بين الاحياء ولا بين اولئك الذين سيولدون ! نفذّوا تعليمات الرفيق ستالين بسحق الحيوان الفاشي في عرينه الى الابد . حطّموا بالعنف الكبرياء العنصرية للنساء الجرمانيات . خذوهن كغنائم مشروعة . اقتلوا ، اقتلوا يا جنود الجيش الاحمر البواسل في هجومكم القهّار ! »

وبنظري ، كان الواجب الاول الذي كان لا يزال على قوّاتنا المسلحة ، انقاذ هؤلاء السكان المنكودين . واذا كان بألمنا الشديد ، ليس بوسعنا الدفاع عن ارضهم فعلى اي حال كان علينا على الأقل انقاذ حياتهم . لا لشيء غير هذا السبب ، كان من الضروري مواصلة القتال على الجبهة الشرقية .

شيء آخر، فوفق ارادة الحلفاء ، لم يكن من الممكن ان تنتهي الحرب بوجه آخر غير استسلامنا غير المشروط . وبالنسبة لوحداتنا كان توقيع هذا الاستسلام سيوقف في الحال كل تحرّكاتهم . وكان سينبغي عليها ، القاء السلاح والاستسلام حيث كانت ستوجد . انستسلم في غضون شتاء ١٩٤٤ ـ ١٩٤٥ وثلاثة ملايين ونصف المليون جندي ما زالوا بعيدين جدا عن الجبهة الانكلو ـ امريكية وقد يُصبحون اسرى عند الروس . حتى بأحسن النوايا ، كان هؤلاء الاخيرون عاجزين عن جمعهم وتغذيتهم وايوائهم . وكان سيتوجب على رجالنا الاقامة مؤقتا في الهواء الطلق في البرد ، وكان سينجم عن ذلك حتما عدد وفيات مخيف . وتُبيّن ذلك بوضوح احداث ايار (مايو) مع انها فترة اكثر ملاءمة بكثير . وحتى في الغرب لم يتوصّل الانكليز والامريكان الى تزويد اسراهم الذين مات عدد كبير منهم ، بما فيه الكفاية من التموين .

وبالتالي ، كان انهاء الحرب باستسلام غير مشروط في غضـون شتاء ١٩٤٤ ـ ١٩٤٥ يُسبب موت ملايين المدنيين والجنود . ولم يكن أي واحد من هؤلاء الذين كانوا يشغلون آنذاك مـركز مسؤول في « الـويرمـاشت » يستطيع النصح بالقيام بذلـك ، ولن يقبل ايّ واحـد من لاجئي الشرق المنكودين ان يُسلِّم هكذا للروس ولم يكن اي جندي يريد ان يقاسي الاسر السوفياتي . اذاً ، كانت الوحدات سوف لن تطيع الامر بالتـوقف حيث كانت ، من اجل الاستسلام . ولم يكن اي قائد سيستطيع في تلك الحقبة ، توقيع الاستسلام دون معرفة انه كان سوف يفقد الاحترام وكذلك انه كان سيحكم بهذا العمل ، على عدد كبير من الاشخاص بالدمار . وبصراحة لم يكن بوسع أي شخص اتخاذ مثل هذا القرار .

ومهما صعُب احتمال متابعة القتال والتضحية برجال في البرّ والبحر وقبول الخسائر المُسبّبة للسكان المدنيين بالقصف ، غير انه كان يجب القيام بذلك لأن هذه التضحيات كانت ستظل اخيرا اقلّ جسامة من تلك التي تحدث عن تخلٍّ سابق لأوانه عن اقاليم الشرق ، وكان ينبغي على القـادة العسكريين الذين كانوا يتساءلون في تلك الحقبة عمّا اذا كان الاستسـلام يشكّل اهون شر ، ان يطرحوا على انفسهم المسألـة بتموضعهم ليس من وجهة نظر الغرب او الشرق الالماني ولكن من وجهة نظر مصير كل المانيا .. حقا ، كانوا يفهمون ذلك ، فسكان الغرب كانوا يطالبون بنهاية سريعـة للأعمال الحربية لأن اطالتها كان لا يمكنها ان تجلب لهم الاّ المسـاوىء ، ولكن لا يمكن الاكتفاء بذلك في أية حالة ، فوجهة النظر هذه كانت احادية الجانب اكثر مما ينبغي ، وكانت تحتقر مصير مواطنينا في الشرق لا بل تحتقر واقـع ان جنودا ينتمـون لعائـلات من الغرب كـانـوا سيصبحـون ايضـا ضحيتها . وكان لا ينبغي كذلك ان يُترك القرار لخيار حاكم هذه المقاطعة او ذاك الراغب في انقاذ منطقته الادارية دون الاهتمام بالمناطق الاخرى .

وكنت قد عرضت في الفصل العاشر لماذا لم يكن بوسعي اقتراح قبول استسلام غير مشروط . ومن جهة ثانية ، لم تطلب مني الحكومـة ابدا ،

بوصفي قائد البحرية ما اذا كان يجب انهاء الحرب . ولو طرح هذا السؤال عليّ لاجبت بالنفي طالما كانت جيوشنا في الشرق بعيدة بهذا القدر من الخطوط الانكلو ـ اميركية .

وكانت المحافظة على النظام في الجبهة وفي الداخل تكوّن الشرط الأوّلي لانقاذ سكان الشرق . وليس بوسع الفوضى الّا زيادة الخسائر في النفوس البشرية ويفسّر هذا الهدف العسكري الذي كان من المستحيل طبعا نشره بسبب العدو ، الاوامر المعطية من قِبَلي في تلك الحقبة .

وعلى أي حال ، ففي شتاء عامي ١٩٤٤ ـ ١٩٤٥ لم اكن اعتقد بأنه يجب مواصلة القتال لأن انشقاقا كان وشيك الوقوع بين الحلفاء الغربيين والاتحاد السوفياتي . ولم اكن افهم السياسة الانكلو ـ امريكية الهادفة الى استئصال قدرة المانيا القارية تماما ـ لأنه كانت زيادة القدرة الشرقية ستملأ حتما الفراغ المُسبب اذاً ، ولكن لم اكن اعتقد ان الحلفاء الغربيين يفهمون ايضا خطر ذلك . وكانت دعايتهم و« روحهم الصليبية » ضد الوطنية الاشتراكية تستبعدان هذا الفهم من جانبهم .

وبدءاً من صيف ١٩٤٤ ، عندما اقتربت الجبهة من جبهتنا كون فنلندا قد توقّفت عن القتال واصبحت بروسيا الشرقية مهدّدة ، حُدِّدت بدقة اكثر فأكثر الرسالة الرئيسية للبحرية : نقل رجال واسلحة ومؤن وعتاد لجيوشنا عبر البلطيق وسحب الجرحى واللاجئين ووحدات عسكرية نحو الغرب بالسفن نفسها . وبعد اختراق الروس في كانون الثاني (يناير) ١٩٤٥ الذي ازال او هدّد الاحواض ومراكز التدريب في البلطيق الشرقي ، اصبح جليّا بأنه كنا سوف لن نستطيع استعمال غوّاصاتنا الحديثة بكل الاتساع المرغوب . وكانت حرب الغوّاصات تكفّ عن كونها رسالتنا الرئيسية .

وعليه كنت اخصّص القسم الاكبر منها لدعم الجبهة ولإنقاذ السكان . ووُضِعَ الملاك المرصود لتجهيز الغوّاصات ولسفن اخرى قيد البناء والذي لم يكن ضروريا في مكان آخر ، بتصرّف القوّات البرية او نُظِّم

بفرق قاتلت في البرّ ضد الروس . لذلك شارك في غضون الاشهر الاخيرة حوالى ٥٠ الف بحري في دفاع الاقليم . وقتل اللواء البحري « سكورلين Scheurlen » الذي كان يقود الفرقة الثانية البحرية .

واستدعينا سفناً من بحر الشمال والنروج في كل النطاق المسوَّغ بضرورة تأمين حرية مواصلاتنا . واتخذت سفننا التجارية اهمية رئيسية من اجل النقليات الى البلطيق . وكانت توجّه من « هامبورغ Hambourg » من قبل حاكم المقاطعة « كوفمان Kaufmann » مستشار الرايخ في الملاحة البحرية والتابع مباشرة لـ« هتلر » من اجل تلك المهمة . ولكن الوضع العام جعل من الضروري تجميع كل الوسائل في اليد نفسها . لذلك وضع تحت سلطتي كل ما كان يعوم . واوكلت ادارة استثمار الحمولة التجارية الى العميد بحري « انغل هاردت Engel Hardt » الذي كان سابقا يتمتع بخبرة كبيرة جدا في هذا الصدد . وكانت البحرية قد استطاعت بجزء كبير بفضله تأمين ، فضلا عن تموين الجبهة الشرقية ،نقل اكثر من مليوني انسان آتين من بروسيا و« بوميرانيا Poméranie » ، ووجّه اجراء النقليات الاميرالان « كوميتز Kummetz » في « كيال » و« بوكاردي Buchardi » في الشرق ، المتصرّفان بقيادات اركان خاصة للاستجابة لتنوّع صلاحيتهما . ولكن النصر اخيرا يعود لروح التضحية عند الطواقم العسكرية والتجارية .

واتُخذت اجراءات لمنع كل تدخّل مزعج من جانب السلطات المحلّية في نشاط المرافىء والاحواض . وفي كل مكان عمل بنشاط من اجل المحافظة على السفن الحربية والتجارية قادرة على الملاحة . وكان يقتضي القصف والالغام والطوربيدات المقذوفة من قبل الغوّاصات الروسية والتجربة المستمرّة المفروضة على آلاتها ، تصليحات كان يجب انجازها بأسرع ما يمكن .

وفي ١٩ اذار (مارس) وجّه « هتلر » قراره الشهير « الارض المحروقة » وكان يتعلق بي اتخاذ التدابير التي كان يستوجبها بالنسبة

للبحرية . وبأمر من « هتلر » بتاريخ ٢٣ آذار (مارس) كان التـدمير في المرافىء يخضع لموافقتي . واوضح ذلك التعميم التطبيقي المنشـور من قبل « او.ك. ف O.K.W » في ٢٥ آذار (مـارس) . وكلفت ممثلي البحـريـة المحليين بالاهتمام بهذه المسائل .

وللتأكّد من ان الناقلات كانت ستستلم كل الوقود الضروري دُفعت لمطالبة « هتلر » بادارة كميات الفحم والنفط الموجودة في المانيا الشمالية .

وبعد وصول الروس الى الـ « أودير Oder » الاوسط والتقدّم المنجز بالهجوم الامريكي الذي كان يُهدّد بشطر البلاد ، اصدر « هتلر » تعميما في ١٠ نيسان (ابريل) يقضي بأنني كنت سأمارس السلطة في القسم الشمالي من الاقليم ولكن فقط في المجال المدني . وكنت سـأقود ايضـا العمليات العسكرية اذا كان « هتلر » وال « او.ك. ف O.K.W » معزولين في القسم الجنـوبي . ومن اجل هـذا ألحق بي حاكم مقـاطعة « بـرايم Brême » . و« ويغينير Wegener » من اجل الصلاحيات المدنية والجنـرال « كينزيـل Kinzel » من اجل الصلاحيات العسكرية .

وتنفيذا لهذا التعميم غادرت برلين في ٢٢ نيسان (ابريل) مباشرة قبل حصارها من قبـل الروس ، لـلاقامـة في « بلون Plön » في « هولشتـاين Holstein » .

ولم يكن لي ضلع في هذا القـرار ولكنني رأيته حصيفـا . واثبتت لي بوضوح الدراسة المباشرة منذ وصولي الى « بلون » ، ان الدفاع عن القسم الشمالي ، المنظّم من قبل « هتلر » لم يكن ممكنا عمليا . غير ان تعييني كان يتيـح لي سلطة على منـظمات الـدولة من اجـل تنظيم اجـلاء اللاجئـين الواصلين من الشرق عبر البرّ . وكان كل اضطراب سينتهي بخسائر نفوس بشرية . وكان ينبغي منع الاختلافات في وجهات النظر او النقص في روح التعاون في استقبال اللاجئين . وفي ٢٣ نيسان (ابريـل) دعوت حكـام مقـاطعات « ميكلمبـورغ Mecklembourg » و« شليزويك ـ هولشتاين

Schleswig-Holstein » و« هامبورغ Hambourg » . ولم يأت هذا الاخير « كوفمان » رافضا التعاون ففهمت بسرعة انه كان يحاول منذ منتصف نيسان (ابريل) الحصول على استسلام خاص بالنسبة لمدينته والذي لم اكن استطيع بأي حال التفكير به لأنني كنت محتاجا لأكبر مجال ممكن من اجل استقبال اللاجئين ، والحالة هذه لم اكن اتصرف الاّ بـ « شليزويك ـ هولشتاين » فـ « ميكلمبورغ » التي حسب الخارطة التي كانت بحوزتنا كانت تتعلق بالمنطقة السوفياتية كونه من غير الممكن الدفاع عنها بعد ، زمنا طويلا . وكانت « كيال » قاعدة كل سفن النقل في البلطيق توجد في « شليزويك ـ هولشتاين » وكانت هذه المقاطعة ستقع فورا في ايدي الانكليز اذا كانت « هامبورغ » تستسلم وكنا سنخسر كل المرافىء المفتوحة بعد لحركة المرور . وكان سيصبح من المستحيل سحب اللاجئين عبر الطريق البحري . أكان سيمكن بعد استقبال اولئك الواصلين بالبر ؟ كان ذلك يتعلّق باتفاق الانكليز ولم نكن نستطيع توقّع ما كانوا سيفكرون في هذا الصدد . وعلى الارجح كانوا سوف لن يقبلوا على اي حال جنود جيش « فيستول Vistule » الذين كانوا ينسحبون والمدنيين معا . وقد لاخظنا فيما بعد ان الامريكيين قد اعترضوا اللاجئين اثناء مرورهم واعتقلوا جنودا عزّلا من جيش « سكورنير Sckörner » وسلموهم للروس .

وبالتالي كان استسلام « هامبورغ » السابق لآوانه والمنفصل سيتمخّض عن خسارة عدد لا يُحصى من اللاجئين والجنود الوافدين من الشرق ، وفي ٣٠ نيسان (ابريل) استلمت من « كوفمان » عبر « المُبرقة الكاتبة Téléscripteur » ملاحظة كانت تظهر فيها نواياه بوضوح . وفي اليوم نفسه ، بعد الظهر ، اذاً ، قبل ان أعيَّن رئيسا للحكومة . اجبته :

١ ـ ان الهمّ الرئيسي للقيادة العسكرية في الوضع الراهن هو انقاذ الارض والشعب الالمانيين من البلاشفة اذاً ، قبل كل شيء ، ينبغي القتال بمواجهة الشرق . وسَيُقام كل ما هو مادي ممكن لمنع الروس من دخول « ميكليمبورغ » او على الاقل للمحافظة على هذه الاخيرة حتى يُتاح مرور

المهجّرين .

٢ ـ ولا يمكن ان يتمّ هذا المرور الاّ اذا ظلّ باب مفتوحا على جبهة مناطق الاحتلال المحدّدة في « يالطا » . واذا كان الانكليز يقطعون حاليا قناة « ألب تراف Elbe Trave » كان سيصبح سبعة ملايين الماني خاضعين للتعسّف الروسي .

٣ ـ اذاً ، من الضروري حتماً الدفاع عن موقع « الألب Elbe » بمواجهة الغرب بأشدّ عناد . وسيسوِّغ انقاذ مواطنينا من الشرق الف مرّة الكميات التي كان يمكن ان تُدمَّر في هذا القتال . ولم يفكَّر بأي تدمير للمرافىء والمنشآت الصناعية . وبالعكس يجب منعه بأي ثمن .

وبِبَذل دعم دون تحفّظ للمهام العسكرية المحدّدة اعلاه ، ستساهمون انتم شخصيا ومدينة « هامبورغ » بأفضل اسهام ممكن في القتال الذي يشنّه شعبنا لضمان مصيره .

اذاً ، لم يكن بوسع « هامبورغ » الاستسلام منفردة في تلك الحقبة . وعند انتهاء نقل واستقرار اللاجئين في « شيلزويك ـ هولشتاين » كان الوضع سيتغيّر . ولم يكن بنيتي في هذه الحالة مواصلة مقاومة عديمة الجدوى . ولكن كان من الضروري حينذاك الدفاع عن جبهة « الالب Elbe » ضد الانكليز وخاصة عدم ترك جسور « هامبورغ » تقع بين ايديهم ، اذاً ، كان من الضروري القتال ابعد ما يمكن إلى الجنوب الغربي الامر الذي كان يبعد القتال عن المدينة . وبهذا المعنى أُعطي امر المشير « بوش Busch » القائد العسكري للمنطقة الشمالية الغربية .

وكان ينبغي تخصيص اكثر ما يمكن من الوسائل للجنرال « وولف Wodl » القائد العسكري لـ « هامبورغ » . وكان يوجد في المرافىء طواقم الغوّاصات الذين كان لا يمكنهم العمل بغوّاصاتهم . فاستلموا بزات « فيلدغرو Feldgràu » ووضِعوا بتصرف الجنرال . فشكّل منهم وحدة مضادة للدبابات تحت امرة قيادة الرائد البحري « كريمير Cremer »

والنقيبين البحريين « بيشيل Peschel » و« زاتير Thäter » . ولم اكن اشكّ بروحهم ولكن كنت اخشى الّا يكونوا بمستوى هذه المهمة غير الاعتيادية بالنسبة إليهم . واستخدام الجنرال « وولف » كتيبتهم مع وحدات من الشرطة والطيران في عمليات مجموعات انقضاض . ودخلوا في المنطقة المحتلّة سابقا من قِبَل الانكليز في جنوب غربي « هامبورغ » ودمّروا هناك من ١٨ الى ٢٠ نيسان (ابريل) حوالى ٤٠ دبابة وعربة مصفّحة . وعزا الجنرال « وولف » الجانب الاكبر من هذا الانتصار الى كتيبة « كريمير » . فأوقف الانكليز المدهوشون بفداحة هذه الخسائر ، هجوماتهم ، وتباطأ تقدّمهم نحو « هامبورغ » . اذاً ، حُفظت المدينة من هجوم الى حين اتاح تطوّر الوضع استسلامها .

وفي ٢٣ نيسان (ابريل) قرّر « هتلر » البقاء في برلين . وبالعكس غادرت الـ « او.ك. ف O.K.W » العاصمة للإقامة في « راينسبيرغ Rheinsberg » . اذاً ، وفق التعميم السابق ، كانت (O.K.W) تستلم ادارة العمليات العسكرية في القسم الشمالي من الاقليم تحت إمرة المشير « كايتل Keitel » والجنرال « جودل Jodl » . واقتصرت سلطتي على اجراء النقليات في البلطيق وحفظ مرور اللاجئين عبر الطريق البرّي .

وفي ٢٨ نيسان (ابريل) ذهبت الى راينسبيرغ » لاستخبر شخصيا عن وضع الجبهة الشرقية . وكانت صفوف اللاجئين تسدّ الطرقات بدءاً من « بلون Plön » بعربات عسكرية مثقلة بالجرحى والجنود والمدنيين . وكان القنّاصة الانكلو ـ امريكان يرمونهم بالرشاشات مُسببين قتلى وجرحى . وعند ظهورهم كان القرويون يغادرون حقولهم للاختباء .

وعند وصولي الى « راينسبيرغ » التقيت بـ « هيملر Himmler » هناك . وبعد اجتماع حول الوضع ، قاد المحادثة حول خلافة « هتلر » في حال كان هذا الاخير سيقتل في برلين . سألني ما اذا كنت سأضع نفسي بتصرفه في حال تعيينه ؟ اجبت : « سأضع نفسي بتصرف كل حكومة شرعية ، كون النقطة

الهامّة من الآن فصاعدا هي تجنّب الفوضى التي كانت ستكلّف كثيرا من الدم » .

وقد اعلمني الاجتماع بأن جيش الـ « فيستول Vistule » لم يكن قادرا على ايقاف تقدّم الروس . وكان يجب توقّع الخسارة القريبة لـ « مكليمبورغ » . وكان استنتاج وحيد يفرض نفسه عليّ : تسريع مرور اللاجئين الى الحدّ الاقصى عبر البرّ والبحر . وبيّن لي كذلك بأنه كان لا يمكن ان يجري الحديث عن وحدة القيادة . فمن « معقل » برلين كان من المستحيل تأمين القيادة . وفي الواقع كان يظلّ على اتصال مع الخارج بواسطة الهاتف وكان بامكانه ايضا ارسال برقيات لاسلكية عبر وحدة اشارة تابعة للبحرية ، تمتلك وسائل حديثة « للكتابة بالرموز » مجهولة من كل سلطة اخرى . اذاً ، كانت التعليمات التي كنت احصل عليها عبر هذه الوسيلة اكيدة حتما . ولكن لم يكن عند برلين اية وسيلة لتكوين فكرة حول الوضع الخارجي .

وكان « غورينغ Gœring » الخلف المتوقَّع يوجد في المانيا الجنوبية .

وفي ٢٣ نيسان (ابريل) اخبرتني المستشارية في برلين ، انه كان قد حاول القيام بانقلاب ، وعليه كان « هتلر » قد جرّده من كل المناصب التي كان يشغلها . وكان الجنرال « ريتير فون غرايم Ritter Von Greim » قد استلم قيادة « اللوفتواف » .

وتبيّن فيما بعد ، ان هذه الفرضية حول محاولة الانقلاب كانت خاطئة . ويصف هذا الامر جيدا شدّة توتّر الجوّ السياسي . وكان ينبغي على العزلة التي أُلزم بها « هتلر » ببقائه في المعقل ، ان تُفسد حتما قراراته .

وعلى اي حال ، كان من غير الممكن ان يجري الحديث عن « غورينغ » من اجل خلافة « هتلر » . فبدءاً من ذلك الحين ، اعتبرت ان وحدة القيادة كانت سوف لن تعود الى حالها . ونويت منذ ذلك الوقت العمل مع البحرية ما دام ذلك مُمكنا في خدمة المهمة السياسية والعسكرية الوحيدة التي ما تزال

تحافظ بعد على معنى : انقاذ الناس الوافدين من الشرق . وبمجرد ان كانت تطوّرات الوضع سوف لن تتيح القيام بذلك ، وان كان عملنا سيفقد من جراء ذلك كل نفع كنت انوي ان استسلم مع البحرية .

وفي ٣٠ نيسان (ابريل) وصلتني برقية مرموزة باصطلاحنا السرّي من المستشارية : « خيانة جديدة جارية . وفق اذاعة العدو كان الـ« رايخسفوهرر Reichsführer » « هيملر » سيقدّم عروض استسلام بواسطة السويد . ويعتبر « الفوهرر » انك ستقاوم الخونة بسرعة البرق وقسوة الفولاذ . (« بورمان Bormann ») .

بدا لي النبأ لا يُصدّق . فحفظ النظام لما فيه مصلحة مهمتي ، كان الامر الاساسي بالنسبة لي ، فماذا كان يعني هذا الامر بالعمل « بسرعة البرق وقساوة الفولاذ » ضد « الرايخسفوهرر » الذي كان لا يزال يتصرّف بقوّاته من شرطة و« امن سرّي S.S » ؟ وبأية وسائل كنت سأستطيع القيام بذلك ؟

وكانت البحرية بكاملها مستخدمة في البحر لنقل اللاجئين او في البرّ لمساعدة القوّات البرّية . ولم يكن مخصصا لحمايتي الشخصية ولا لحماية قيادة اركاني في « بلون » رجل واحد . اذاً ، لم يمكن باستطاعتي استخدام العنف ضد « هيملر » . وكذلك ، فمن جهة اخرى ، لم اكن اريد ذلك ، لأنه كان سوف لن ينجم عنه الاّ الفوضى . اذاً ، كان قراري بسيطا وسريعا . طلبت موعدا من « هيملر » لمحاولة اكتشاف اللعبة التي كان يلعبها . واتفقنا على ان نلتقي في ثكنة شرطة في « لوبيك Lübeck » .

وحوالى الظهر ، عندما كنت سأذهب ، عبّر لي الفريق اول بحري « مايزيل Meisel » رئيس قيادة اركاني وحاكم المقاطعة « ويجنير Wegener » عن قلقهما بشأن سلامتي الشخصية . وبذلت جهدا لتطمينهما . واعلن لي « مايزيل » بأنه لا يوافق ان احمي نفسي « بأمين سرّي وحدّه (mon Chien de berger » وطلب مني الاذن باستدعاء الرائد البحري « كريمير Cremer » ورجال غوّاصاته . فاعطيت موافقتي .

كان يبدو ان كل كبار شخصيات « الأمن السرّي S.S » قد تجمّعوا في ثكنة « لوبيك ». وجعلني « هيملر » انتظر ، متظاهراً بالتصرف كرئيس دولة الآن.. هل كان صحيحا ، سألته : انه كان قد حاول الاتصال بالحلفاء بواسطة « الكونت بيرنـادوت Conte Bernadotte » ؟ أنكر ذلك واعلن لي ، ان المسألة الجوهرية بالنسبة له ايضا ، كانت بعدم التسبب بالفوضى والانشقاقات . وافترقنا بعلاقات جيّدة .

وبعـد قليل من الاستسـلام علمت انه كـان قد كـذب علـيّ بنفيـه المفاوضات .

عدت الى « بلون » في ٣٠ نيسان (ابـريل) حـوالى الساعـة ١٨ . فوجدت هناك الفريق اول بحري « كوميتز Kommetz » القائـد العام في البلطيق ، آتٍ ليفهمني الوضع في هذا البحر وانتشـار النقليات . وكـان كذلك حاضرا ، الوزير « سبير » الذي سبق ان كان موجودا منذ زمن طويل في المنطقة الشمالية . وحمـل لي مرافقي الـرائد البحـري « لود ـ نـورات Ludde-Neurath » امام هؤلاء السادة برقية اتية من برلين ، موجّهـة اليّ ومرموزة باصطلاح البحرية السرّي ، وكانت مكتوبة هكذا :

« الى القائد الاعلى للبحرية « دونيتز »

سيّدي القائد الاعلى للبحرية ، كان الفوهرر قد عيّنكم لخلافته مكان « نائب الرايخسمارشال غورينغ Ex-Reichsmarschall Gœring » وكان قد أرسل لكم تفويض خطيّ . بدءاً من الآن يتعلّق بكم اتخاذ كل الاجراءات التي يقتضيها الوضع . « بورمان » .

لقد كان ذلك بالنسبة لي مفاجأة تامة . فمنذ ٢٠ تموز (يوليو) ١٩٤٤ لم اكن قد رأيت « هتلر » قط وجها لوجه . ولم يكن قد قدّم لي ، في اي وقت ، ادنى دليل يتيح الافتراض انه يمكنه التفكير بي لخلافته . ولم اكن قد استلمت توضيحا لهذا الامر من اية جهة اخرى . واعتقد انه لم يكن اي من الشخصيات القادة يفكّر بذلك . وكنت قد فهمت في الايام الاخيرة من

نيسان (ابريل) ان « غورينغ » كان قد أسقط كخلف محتمل . وكان « هيملير » يتصوّر علنا ان الاختيار كان سيقع عليه ، وشخصيا ، لم تكن الفكرة قد راودتني ابدا ان مثل هذه المهام كان سيُجاز ان تحدث لي يوما . وكون حياتي كانت مكرّسة كليا لمهنتي العسكرية كنت اعتبرها متحرِّرة كليا . وبعد استلام هذه البرقية لم إكن من جهة اخرى استوضح كيف كان قد امكنني ان أختار . وفيما بعد علمت فقط بذلك : ففي ٢٤ نيسان (ابريل) كان الوزير « سبير » قد ذهب مرّة اخيرة الى المستشارية من اجل استئذان « هتلر » بالانصراف . وبالصدفة ، اخبرني في غضون شتاء ١٩٤٥ ـ ١٩٤٦ ، انه كان قد وصل حين كان هذا الاخير يفكِّر بكتابة وصيته . وكان « سبير » قد اقترح عليه تعييني لخلافته. وكان « هتلر » قد بدا مفكِّرا بالامر كثيرا مثل كل مرة كان امر ما يذهله بشكل خاص . وملت للاعتقاد بأن فكرة اختياري اتته فقط بعد اقتراح « سبير » هذا .

غير ان هذا الاخير لم يحدّثني عن الامر في ٣٠ نيسان (ابريل) بالرغم من انه كان حاضرا عندما سُلِّمت البرقية .

اعتقدت ان « هتلر » قد اختارني لأنه كان يريد السماح لجندي بانهاء الحرب . ولم اعلم خطئي الاّ في اثناء الشتاء التالي ، في « نورمبرغ » عندما عرفت وصيّة « هتلر » التي كان يطالب فيها بمواصلة القتال .

وبعد قراءة البرقيّة لم اتردد لحظة واحدة : كان يجب عليّ القبول . وكنت اخشى منذ بعض الوقت الاّ يؤدي غياب السلطة المركزية الى الفوضى حيث كانت مئات الآلاف من الاشخاص سيفقدون الحياة سدى . واثناء العمل بسرعة واعطاء الاوامر الصارمة لمعظم الناس كنت اعتقد انني قادر على تجنّب هذا الوضع .

ومن جهة اخرى ، لم يكن لديّ ادنى شك : انني كنت في زمن الاستسلام غير المشروط ، أقتم ساعة يمكن ان تحين في حياة جندي ؛ وكنت اعرف ايضا ، أن اسمي كان سيظل الى الابد مرتبطا بهذا الاستسلام وكان البغض والعاطفة سيحاولان النيل من شرفي . ولكن الواجب كان

يقتضي مني عدم الأخذ بهذه الاعتبارات الشخصية .

وكان برنامج حكومتي بسيطا جدا : انقاذ اكثر ما يمكن من الارواح البشرية . وكان الهدف يظل نفس ما كان في غضون الاشهر الاخيرة وكان ينبغي على الجميع الانطلاق من وجهة النظر هذه . ولو كنت ارفض كان سوف لن يوجد اتجاه وحيد في تنفيذ هذه المهمة . وكان التصرف سيتم كيفيا بغض النظر عن الاستسلام او المقاومة احيانا في المكان نفسه . وكان سينجم عن ذلك زوال النظام وتفكك القوات وصراع الأخوة والفوضى . وامام هذا التفكك كان العدو سيتابع التقدم وكانت المدن ستتلقى قنابل جديدة دون تدخل اي استسلام شامل ورسمي من اجل انهاء الأعمال الحربية . وكان سيترتب على مثل حالة الامور هذه ، حتما مضاعفات في البلدان التي ما زالت محتلة من قبلنا ، وخاصة في هولندا والدانمارك والنروج . وكان سيترتب على مثل حالة الامور هذه ، حتما مضاعفات في البلدان التي ما زالت محتلة من قبلنا ، وخاصة في هولندا والدانمارك والنروج . وكان السكان هناك سيثورون . وكان الالمان هناك سيقاومون ، وكانت ستحدث اراقة دم وستصبح علاقاتنا في المستقبل مع هذه البلدان مُثقلة بفرضية اخطر واضحة حول موقف « هيملير » . وفيما بعد ظهر اليوم الذي كانت قد وصلتني فيه البرقية كان تصرفه قد افهمني انه كان ينوي ان يصبح رئيسا للدولة . وكان يوجد خطر من هذه الجهة ، فهو كان يتصرف بوسائل قوية جدا في حين لم اكن املك ايا منها . كيف كان سيواجه الوضع ؟ وكانت مسؤولياتي الجديدة تحرِّم كل تعاون معه . ومن اجل انجاز نواياي لم يكن بوسعي قبول اية هدنة سياسية . وكنت ما ازال اجهل بما كان ينبغي اتهامه ، ولكن كنت اشعر انه مرفوض بالنسبة لي . وكان يجب اعلامه بذلك من اجل احراز اما القطيعة وأما خضوعه . ولذلك ففي المساء نفسه كلّفت مرافقي بالاتصال به هاتفيا في « لوبيك » حيث كنت قد تركته ، ليطلب اليه الالتحاق بي سريعا في « بلون » . فرفض . امسكت الهاتف انا شخصيا لأقول له ان مجيئه

كان ضروريا . واخيرا وافق على المجيء .

وصل حوالى منتصف الليل برفقة ستة ضباط من « الامن السري S.S » مسلّحين . اهتمّ « لودّ « نوراث Ludde Neurath » بهذه الحراسة وقدّمت كرسيا لـ« هيملير » وجلست شخصيا خلف مكتبي حيث كنت قد اخفيت مسدسا تحت الاوراق في متناول اليد . ولم اكن قد تصرفت هكذا بعد في حياتي ابدا ولكنني كنت اجهل ما كانت ستسببه هذه المقابلة .

قدمت له برقية تعييني ـ تفضّل بأخذ العلم !

راقبته ، اظهر وجهه اثناء القراءة دهشة كبيرة ، لا بل ذهولا كما لو كان احد احلامه يضمحلّ ، واصبح في غاية الاصفرار ثم نهض وقال :

ـ اتسمحوا لي ان اكون المساعد في دولتكم .

شرحت له انه كان لا يمكن ان يجري الحديث عن ذلك ، وانه كان لا يوجد عندي أي وظيفة له .

استأذن بالانصراف حوالى الواحدة صباحا . ولم يكن قد حدث ايّ عنف . فتعزّيت بذلك . وكنت اجهل ما اذا كان في الايام التالية سيقف ضد الاجراءات المنظّمة من قِبَلي ولكن كنت على الاقل قد تجنّبت صداما مع كل نتائجه التي كنت اتخوّف منها بالنسبة للأمن الداخلي وانقاذ الارواح البشرية .

ومن بعد اصبحت حرا في التصرّف . وفي الليلة نفسها ، ارسلت امرا للمشير « كايتل » والجنرال « جودل » للالتحاق بي في « بلون » لأنني كنت ارغب في تكوين فكرة عن الوضع العسكري في اقصر مهلة .

وفي اول ايار (مايو) الساعة ٧,٤٠ بعثت المستشارية في برلين برقية جديدة :

« الى القائد الاعلى للبحرية « دونيتز » (سري جدا) وصيّة سارية المفعول . سألتحق بكم عند الامكان . الى ذلك الحين برأيي تأخير الاعلان العام . (« بورمان ») .

استخلصت من ذلك ان « هتلر » كان قد مات . وفيما بعد كان ينبغي عليّ العِلم بأنه كان قد سبق ان مات عندما كانت البرقية المحتوية على تعييني قد بارحت المعقل في ٣٠ نيسان (ابريل) الساعة ١٨,١٥ . اجهل لماذا لم ابلّغ بذلك منذ هذا الوقت .

وبعكس اقتراح « بورمان » اعتبرت من الضروري ابلاغ الشعب الالماني و« الويرمشت » بما كان قد حدث ، في اقصر مهلة . وكنت اخشى ان ينشر خبر موت « هتلر » وواقع انني كنت اخلفه ، من مصدر آخر ، وربما بشكل مُغرض . وكان سينجم عن ذلك اضطراب شديد وبشكل خاص في القوّات المسلحة التي كان بوسع رجالها الاعتقاد بالانحلال من قسمهم . وبالاضافة لذلك ، كان يجب اعلان نواياي . ولذلك حرّرت بلاغا اذاعته محطة المانيا الشمالية .

وكانت الكلمات « وصيّة سارية المفعول » تجعلني افترض فقط ان « هتلر » كان قد فارق الحياة . ولا شيء كان يسمح لي بالتفكير بانتحار . وبحكم ما كنت اعتقد معرفته عن طبعه ، كنت اعتبر المسألة مستحيلة . اذاً كنت اتصوّر انه كان قد بحث وقتل اثناء القتال في برلين وهذا هو التفسير المشرِّف الذي تبنّيته في تصريحي . فإن « انزاله من مقامه » مباشرة بعد موته ، ميل كنت احسّه وشيك الوقوع ، حتى وسط حاشيتي ، كان يبدو لي غير معقول . وكان وجود هذا الميل نفسه يدفعني لاعطاء النبأ لهجة تقريظيّة بالاحرى . وسيُصدر التاريخ يوما حكمه . وكانت ما تزال معرفتي بالجانب اللاانساني للوطنية ـ الاشتراكية محدودة جدا انذاك ، ولم تزدد ، الاّ بعد الحرب مع قلقي الشامل . وحثّني الاحساس باللياقة على كتابة تصريحي كما كان . واليوم ايضا لو كنت ما ازال اجهل الجوانب القاتمة من النظام كنت سوف لن اتصرّف بشكل آخر .

ومن جهة اخرى ، لم اهتمّ قبل كل شيء بالشكل المتوجّب اعطاءه لهذا النبأ عند هذه الكتابة . ذلك كان هو الماضي . ما كنت اريده ، كان اعلان

نوّاياي للشعب الالماني . لذلك اعلنت في الاذاعة في اول ايـار (مايـو) ١٩٤٥ :

« كان « الفوهرر » قد عيّنني لخلافته . وبملء الوعي لمسؤولياتي ، اتسلم قيادة الشعب الالماني في هذه الساعة العصيبة من المصير . تتضمّن مهمتي الاولى حماية مواطنينا ضد الابادة من قبل العدو البلشفي . وفقط من اجل هـذه الغايـة سيستمر الصـراع العسكري ، وبـالقدر الـذي سيعيق فيـه البريطانيون والامريكـان انجاز هـذه المهمة ومـا داموا سيقـومون بـذلك سنواصل الدفاع عن انفسنا امامهم بالسلاح . وبدءاً من الآن ، انهم لا يقاتلون بعد من اجل بلادهم بـالذات بـل من اجل امتـداد البلشفية في اوروبا » .

وقلت في جدول الأعمال الموجّه « للويرماشت » في اليوم نفسه :

« كان « الفوهرر » قد عيّنني لخلافته في مهام رئيس الدولـة والقائـد الاعلى للقوّات المسلّحة . استلم قيادة كل عناصر « الويرماشت » مع العزم على متابعة القتال ضـد البلشفية مـا دام سيتوجب ذلـك من اجل انقـاذ الوحدات المقاتلة ومئات الآلاف من العائلات الساكنة شرقي بلادنا ، من الاستعباد والابادة . وضد الانكليز والامريكان ما داموا سيسعون لمنع هذا القتال ضد البلاشفة » .

وفي سبيل مهامي السياسية المقبلة ، بدا لي ملحا بشكل خاص تأمين مستشار لم يكن قد شارك في السياسة الخارجية للسنوات الاخيرة . وكنت ارغب في اختيار البارون « فون نورات Von Neurath » كوزير للخارجية ورئيس للوزارة ، والذي كنت اعرفه شخصيا منـذ عام ١٩١٥ . وعليـه كلّفت مرافقي « لود نـورات Ludde Neurath » بالاستعـلام عن المكان الذي كان يوجد فيه . ولأجل ذلك اتصل « لود نورات » هاتفيا بـالسيّد « فون ريبنتروب Ribbentrop » الذي كان يُقيم في جوار « بلون » . فنتج عن ذلك ان هذا الاخير اتى لمقابلتي بقصد التوضيح لي انه الأكفأ لممارسة

هذه الواجبات وبأن الانكليز كانوا سيقبلون بطيبة خاطر التفاوض معه . فرفضت هذا الاقتراح .

ولم نتوصّل للقاء البارون « فون نورات » وعلمت فيما بعد انه كان في « فورارلبيرغ Vorarlberg » . اذاً ، توجّب عليّ القيام باختيار آخر .

وفي الايام التي سبقت تعييني كان وزير المالية الكونت « شويرين كروزيغ Schwerin-Krosigh » قد اتى لزيارتي في « بلون » . وبالرغم من انه كان قد تعرّف واحدنا على الآخر لم يكن لنا مطلقا اية اتصالات شخصية . تبادلنا الرأي في الوضع العام . فأثّر فيّ رأيه الواضح والذكي . وكان مفهومه ، بأن المانيا كانت تتعلّق بأوروبا الغربية يتفق مع تفكيري .

اذاً ، دعوته في اول ايار (مايو) لأعرض عليه ان يساعدني كمستشار سياسي ولرئاسة وزارة ستنشأ لمعالجة المسائل الحالية . بالطبع لم يكن هناك ايّ مجد للاكتساب ، قلت له ، ولكن كان الواجب يفرض عليه ، كما عليّ ، قبول هذه المهمة الصعبة لما فيه مصلحة الشعب الالماني . فطلب مني التفكير ، الامر الذي كان طبيعيا . وفي ٢ أيار (مايو) اعلن لي موافقته . ولعبت دورا في قراره الطريقة التي كنت قد انفصلت بها عن « هيملير » .

بيّنت النتيجة انه لم يكن بوسعي القيام باختيار افضل . وقدّم لي هذا الرجل الحازم والذكي ، بدراسته كل مسألة بوعي تام ، خدمات ثمينة جداً . وتبيّن اننا كنا متّفقين بشأن كل المسائل المبدئية . فبالرغم من انه كلّف فقط بالشؤون المدنية ، طلبت منه فيما بعد ، حضور الاجتماعات العسكرية كذلك . وهناك ايضا ، تطابق رأيه مع الفكرة التي كنت أكوّنها من الضرورات في هذا المجال .

وطبقاً لامري ، التحق بي المشير « كايتل Keitel » والجنرال « جودل » في ليل ٣٠ نيسان (ابريل) الى الاول من ايار (مايو) . وكان رأيي حول القيادة العليا « للويرماشت » انه ، بسبب عزلتها الطويلة اكثر مما ينبغي في محيط « هتلر » لم تكن تملك المعرفة الكافية للجبهة من اجل اتخاذ القرارات

الأكثر ملاءمة . غير انني كنت اقدّر للغاية ذكاء الجنرال « جودل » وادبه العسكري التام .

وكان المشيران « فون بوك Von Bock » و« مانستاين Manstein » قد اتيا لرؤيتي في اواخر ايام نيسان (ابريل) وكنا قد تباحثنا في الوضع ، كان « مانستاين » قد شدّد بشكل خاص على ضرورة سحب الجيوش تدريجيا من الجبهة الشرقية من اجل اقتيادها الى جوار الخطوط البريطانية والامريكية . وكان ذلك يتوافق مع رأيي . لذلك امرت في اول ايار (مايو) بالاتصال « بمانستاين » الذي كنت ارغب في احلاله محل « كايتل » ، ولكن لم يُتوصّل لبلوغه . اذاً ، ظلّ « كايتل » و« جودل » على رأس « او . ك . ف O.K.W » وبعد اول ايار (مايو) عرضا لي الوضع يوميا . وفي الاسابيع الاولى لأسرنا عندما كانت ذاكرتي ما تزال حديثة أمليت على مرافقي الفكرة التي كنت اكوّنها انذاك عن هذا الوضع . وهوذا النص :

١ ـ كان القصف الحاصل في غضون الاشهر الاخيرة قد خفّض الى حدّ ادنى كل انتاج الصناعات الحربية . ولم يكن يوجد بعد احتياطات من الذخائر والاسلحة ولا من الوقود . وكانت النقليات تقريبا متوقّفة تماما بحيث كان من الصعب للغاية ان لم يكن مستحيلا ، اجراء اعادة توزيع ، لمخزون جديد من المواد الأولية والمنتجات الصناعية والمؤن .

٢ ـ وكانت مجموعة جيوش ايطاليا قد استسلمت . وكان جيش الغرب بقيادة المشير « كيسيلرنغ Kesselring » في تفكّك مطلق .

٣ ـ في الشرق ، كان جيش الجنوب ـ الشرقي ينسحب بانتظام من يوغسلافيا وكانت مجموعة جيوش « روندوليك Rendulic » تتخذ مواقعها في « مارش Marche » الشرقي . كذلك كانت مجموعة جيوش « سكورنير Schœrner » تبقى سليمة بمواجهة الروس . ولكن لم يكن بعد عند هاتين المجموعتين ذخائر ووقود الّا من اجل وقت محدود جدا .

٤ ـ لم تستطع برلين ان تُحرَّر . وكان جيش « بوس Busse » يحاول

الافلات من التطويق بالانسحاب نحو الغرب . وكان هجوم جيش « وينك Wenck » قد فشل وهو ايضا كان يتقهقر نحو الغرب .

٥ ـ وكانت كذلك مجموعة الجيوش المتمركزة في القسم الشمالي من الجبهة الشرقية في حالة تفكّك وكانت تنسحب عبر « مكليمبورغ » .

٦ ـ وكانت وحدات بروسيا الشرقية قد سُحقت بالتفوّق العددي والعتادي للروس . وكانت جبهة « الكورلاند » ما تزال تصمد ، ولكن كان لا يمكن بعد ارسال ذخائر أو وقود لها لفقدان الوسائل . اذاً ، لم يكن زوالها كما زالت جبهات « سكورنر » و« رونديليك » الّا مسألة وقت. وكانت البحرية تحاول سحب اكثر ما يمكن من وحدات « الكورلاند » وبروسيا .

٧ ـ لم يكن العدو قد احتلّ بعد « الفريز La Frise » الشرقية و« الشليزويغ ـ هولشتاين » في الشمال الغربي لالمانيا . ولم تكن اية قوّة جاهزة لايقاف الهجوم الذي كان سيحدث حتما . ونُقِلت فرق « الفريز » وتلك التي كانت غربي « الألب Elbe » نحو « هولشتاين » لمحاولة الاحتفاظ بهذه المنطقة على الاقل . ولكنها لم تكن قوية بما فيه الكفاية، كما بيّنه الهجوم المنفّذ في ٢ أيار (مايو) في « لومينبورغ Lauenburg » الذي اتاح للعدو بلوغ البلطيق فورا نحو « لوبيك Lübeck » و« شويرين Schwerin » .

٨ ـ وكانت هولندا والدانمارك والنروج ومرافىء خليج « غاسكونيا » وجزر المانش و« كالي Calais » ما تزال تحت سيطرتنا . وكان ما يزال الهدوء يخيّم هناك .

٩ ـ وكان ملايين المدنيين يفرّون امام تقدم العدو وبشكل خاص في المانيا الشمالية .

١٠ ـ وكانت البحرية الحربية قد تكبّدت خسائر فادحة جدا في السفن العائمة (نسّافات كاسحات وزوارق سريعة وخافرات) على اثر القصف المنفّذ على المرافىء ، والمهام التي كانتِ تؤديها من اجل إخلاء النروج

والشرق . وكانت قد بقيت سليمة من بين السفن الكبيرة فقط « البـرينز اوجين Prinz Eugen » و« النورنبيرغ Nurnberg » . وكانت الغـوّاصات على وشك استئناف عملياتها التي كان ينبغي ان تبدأ في ايار (مايو) مـع الغوّاصات من النمـوذج الجديـد التي كانت تخـرج من الاحواض بعـدد متزايد .

١١ ـ وكان اللوفتواف قد سحق تقريبا كليا . وكان نقص الوقود يحدّ للغاية من امكانياته وكان ذلك يُعرف اكثر فأكثر .

وكـانت تبينّ هـذه اللوحة الشـاملة بالتـأكيد ان الحـرب كـانت قـد خُسرت . وبما انه لم يكن يوجد ، من جهة اخرى ، اية وسيلة لتغيير وضع المانيا سياسيا ، لم اكن استطيع بوصفي رئيسا للدولة ، ان استخلص من ذلك الاّ نتيجة واحدة ! كان يجب انهاء العمليات الحربية بأسرع ما يمكن من اجل تجنّب اراقة دم جديدة .

تلك كانت قاعدة الاجراءات المتخذّة من قبلي . ولانهاء الحرب كان الحلفاء يطالبون بالاستسلام غير المشروط والشامل . وكان يتـوجّب عليّ تأخير الاستسلام الشامل اكثر ما يمكن من اجل انقاذ جيوش الشرق من الاسر السوفياتي .

اذاً ، كنت ارغب في سحب جبهتنا الشرقيـة حتى الخط الفاصـل ، المعروف من قبلنا ، بمناطق الاحتلال الانكلو ـ امريكية وسحب اكثر ما كان سيمكن من اللاجئين ، الى الغرب . ومن اجل الغاية نفسها ، كان يجب تسريع النقليات عبر البحر واجراؤها بواسطة كل السفن الجاهزة مهما يكن نوعها ووزنها . وكنت قلقاً كثيرا خاصة بشأن مجموعة جيوش الوسط بقيادة المشير « سكورنير Schœrner » . وكان يُقام بالممكن لجيش « كـرولاند » ولوحدات البروسيتين من اجل اجلائها عبر البحر . ومن جهة اخرى ، كان جيش « الفيستول » التاسع والثاني عشر يوجد نسبيا قرب الخط الفاصل المنقذ . ولكن مجموعة الوسط كانت ما تزال بعد مفصولة عنه بكل رحابة

« تشيكوسلوفاكيا » . وكنا نجهل ما اذا كان الامريكان سيحتلون هذا البلد او ما اذا كانوا سيتركونه للروس . وعند مؤتمر اول ايار (مايو) رأيت اذا ، من المناسب العمل على مغادرة منطقة « السودات Sudètes » حيث كان ما يزال جيش « سكورنير » يقاوم بصلابة وسحب منذ الاخير نحو الجنوب الشرقي باتجاه الامريكان . فاعترض على ذلك « كايتل » و« جودل » مُعلنين ، انه كان سيصبح فريسة سهلة للروس اذا كان يُخلي مواقعه . وفي هذه الحالة ، وكانت الوحيدة جاريتها بالتراجع عن امري الى حين استطيع سماع « سكورنير » او رئيس قيادة اركانه الجنرال « فون ناتزمير Von Natzmer » اللذين دُعيا الى « بلون » .

قضية اخرى لهموم خاصة بي : البلدان المحتلّة بعد ، يعني ، جوهريا خارج تشيكوسلوفاكيا والنروج والدانمارك وهولندا . وبالاتفاق مع الكونت شويرين - كروزيغ Schwerin-Krosigk » رفضت كل اقتراحات الاحتفاظ بها « كرهائن » للحصول على تنازلات من جانب اعدائنا . ولم يكن عند هؤلاء اي سبب لتقديم تلك التنازلات لنا ، لعدم قدرة هذه الدول على التأخر في الوقوع تحت سيطرتهم . وبالمقابل ، كنت حريصا كثيرا على تجنّب اراقة دم كان يسببها تمرّد السكان ومقاومة الوحدات الالمانية . اذا كان الامر يتعلّق بايجاد افضل السبل لجعلها تنعم بالأمن والهدوء عند الاستسلام . لذلك ففي اول ايار (مايو) دعوت كذلك الوصي على عرش تشيكوسلوفاكيا « فرانك Frank » ومفوّض الرايخ في هولندا « سايس اينكوار Seyss-Inquart » وممثّل الرايخ « بيست Best » والجنرال « لندمان Lindeman » بالنسبة للدانمارك والمفوّض « تيربوفين Terboven » وجنرال المدفعية « بوهم Bœhme » بالنسبة للنروج .

وكان ما يزال يلزم من ثمانية الى عشرة ايام لسحب الجبهات والسكان نحو الغرب : اذاً ، كان يجب بذل جهد لتأخير الاستسلام للروس بهذه المهلة .

وكنت قد اعلنت في الاذاعة ، سوف لن اقاتل بمواجهة الغرب الاّ بالقدر الضروري لبلوغ هدفي في الشرق . ولكن بداهة ، كان وحده الاستسلام امام الانكليز والامريكان يمكنه ان يُحدث نهاية للأعمال الحربية معهم ، هل كانوا سيقبلون استسلاما جزئيا ؟ كان ذلك مشكوكا فيه جدا بما انهم كانوا يطالبون « باستسلام شامل » ولكن على الأقل كان يجب القيام بالمحاولة مع المحافظة على صفة سرية لهذه الاخيرة والاّ كان الروس سيتدخلون بلا شك من اجل افشالها .

وكان يناسب تنفيذَ هذا الاستسلام الجزئي بالدرجة الأولى في المانيا الشمالية ، يعني ، بمواجهة الانكليز بقيادة المشير « مونتغومري Montgomery » . وقرّرت مع الـ « او . ك . ف O.K.W » الاجراءات الواجب التمشّي عليهامن اجل الاعلان عن وصول مفاوضينا . وكنت انوي وضع الفريق اول بحري « فون فريادبورغ Von Friedeburg » على رأس بعثتنا لأنه كان يبدو لي ذكاؤه ومهارته الدبلوماسية يؤهلانه لهذه المهمة الصعّبة . لقد كان في « كيال » . فطلبت اليه في الاول من ايار (مايو) المجيء لمقابلتي .

اذاً ، كنت اريد الانتهاء في الغرب ، الى اتفاق مكتوب للاستسلام . ومن الضروري التذكير في هذا الصدد ، بعلاقة المرؤوسية نحوي « للويرماشت » الذي كان سيتوجّب عليه تنفيذ هذا الاتفاق .

وكان الجنود قد ادّوا اليمين شخصيا « لأدولف هتلر » فوهرر الرايخ والرئيس الاعلى للقوات المسلحة . وكان موته يحلّهم شرعيا من هذا القسم ، الامر الذي لم يكن بالامكان ان يعني بأن لهم ان يعودوا من الآن فصاعدا الى بيوتهم . وكان ينبغي على « الويرماشت » الاستمرار في تأدية مهمته من اجل تجنّب الفوضى والخسائر الهائلة التي كانت ستنجم عن ذلك .

وفي ظل الوضع الميؤوس حيث كانت المانيا وتفكُّك الجبهات كانت

أسبابا عملية تستبعد امكانية قسم اليمين لشخصي . ومن جهة اخرى ، كان من الضروري التزام الجنود بالطاعة نحوي ليس فقط كي ينفّذوا الاجراءات التي كنت سأقرّها على سبيل المثال انسحاب الجيوش ، ولكن ايضا وقبل كل شيء لكي يحترموا شروط الاستسلام التي كنت انوي توقيعها ، وكان يتوجب عليّ ايجاد حل حيث لن يتدخل العنصر القانوني لليمين الاختياري والشخصي . واعلنت في جدول الأعمال الموجّه « للويرماشت » في الأول من ايار (مايو) : « اطالبكم بالنظام والطاعة وسنستطيع تجنّب الفوضى والانهيار فقط اذا نفّذتم اوامري دون تردّد . وسيكون كل رجل تقاعس امام واجبه جبانا وخائنا وسيدفع بنساء واطفال المانيا الى الموت او العبودية . وان القسم الذي كنتم قد ادّيتموه للفوهرر ينبغي عليكم اداؤه لي آليا ، انا الذي اخلفه .

وبيّنت الايام اللاحقة ان قادة « الويرماشت » كانوا يطيعون اوامري . وكل شيء كان يتوقف على ذلك .

ووقع ايضا حدث آخر في اول ايار (مايو) . ففي الساعة ١٨ , ١٥ استلمت برقية ثالثة واخيرة صادرة عن مستشارية الرايخ الساعة ٤٦ , ١٤ :

« الى القائد الاعلى للبحرية « دونيتز » (خاص ، يتوجب حل رموز البرقية من قبل ضابط) مات الفوهرر البارحة الساعة ١٥,٣٠ . تسند اليكم وصيّة ٢٩ نيسان (ابريل) مهام رئيس الرايخ . ومهام مستشار « لوزير الرايخ غوبيلز Reichsministre Gœbbels » ومهام وزير الحزب « للرايخلايتر بورمان Reichsleiter Bormann » ومهام وزير الخارجية « لوزير الرايخ سايس اينكوار Reichsminister Seyss-Inquart » . وبأمر من الفوهرر أرسلت اليكم هذه الوصية والى المشير « سكورنير Schœrner » وستُنقل نسخة ثالثة الى خارج برلين لتأمين سلامة اذاعتها ، ويحاول « وزير الرايخ بورمان » اليوم بالذات ، الالتحاق بكم من اجل اعلامكم بالوضع . وان شكل ووقت الاعلان الرسمي للوحدات والجمهور متروكان لتقديركم . افيدوا بالاستلام . « غوبيلز » ، « بورمان » .

اذاً ، كانت هذه البرقية تتعلّق بوصيّة « هتلر » ولكن التعليمات التي كانت تتضمّنها كانت تتعارض تماما مع افكاري حول اختيار المستشارين واعضاء الحكومة من اجل انهاء الحرب ، وتتناقض مع التدابير المُتَّخذة سابقا من قبلي . ولم تكن تطابق كذلك البرقية الأولى التي كانت تُجيز لي : « اتخاذ الاجراءات التي يفرضها الوضع » لذلك قرّرت عدم اقامة اي وزن لها . وكنت اريد بل كان ينبغي عليّ اتباع طريقي الخاصة . اذاً امرت مرافقي باخفاء هذه البرقية في مكان مغلق وبعدم التحدّث عنها لأي شخص . تلك كانت الطريقة الوحيدة لتدارك اضطرابات داخلية وللحفاظ على النظام ، الهدف الرئيسي .

ولنفس السبب ، امرت كذلك بالقاء القبض على « غوبيلز » و« بورمان » اذا حضرا فعليا الى « بلون » . وفي الوضع الصعب جدا حيث كنا ، لم يكن بوسعي قبول اقلّ عرقلة ولا اقلّ معارضة .

هكذا تجلّى هذا النهار في الأول من ايار (مايو) غنيا جدا بالقرارات ، بينما كانت النقليات في البحر تواصل سحب الجرحى واللاجئين والوحدات وبينما كانت ارتال المدنيين والعسكريين تتقدم نحو الغرب في البر وكانت جيوش « بوميرانيا Poméranie » و« براندیبورغ Brandebourg » و« سيليزيا Silésie » تنسحب بأتجاه الخطّ الفاصل الانكلو- ساكسوني . وفي اليوم التالي كانت الاحداث ستتسارع .

ومنذ ٢٦ نيسان (ابريل) احتلّ الانكليز « رأس جسر » على « الالب Elbe » في « لوينبورغ Lauenburg » . وهاجموا في ٢ أيار (مايو) ودفعوا بقوّة دفاعنا الضعيف . وتقدّمت بسرعة دبابات ووحدات حتى « لوبيك Lubeck » . وفي آن معا ، اجتاز الامريكيون « الألب » بعيدا الى الجنوب وبلغوا « ويسمار Wismar » دون مصادفة مقاومة . اذاً ، كان هؤلاء واولئك يسدُّون من الآن فصاعدا ، الطرقات من « الالب » الى البلطيق المكتظّة باللاجئين وبقطع « جيش الفيستول » والمؤدّية من « ميكليمبورغ

Mecklembourg » الى « هولشتاين Holstein » ، وكان منفذ الوصول الى الغرب مُغلقا . وكان الامر يتعلّق بقبـول الانكليز افسـاح المجال لبعض الـلاجئين والجنـود ببلوغ « الشليزويـغ ـ هولشتـاين » الواقعـة في منطقـة الاحتلال البريطاني . ولم نكن قد قاومنا على « الالب » الا لنتيح لهم ذلك . وقد اصبح هذا القتال بدون هدف . اذاً ، امرت ببدء المفاوضات مباشرة في سبيل استسلام وفق التصميم المقرّ . وكان « فرياد بـورغ Friedeburg » سيقصـد ، قبل كـل شيء « مونتغمـري Montgomery » ليعرض عليـه استسلام المنطقة الشمالية ـ الغربية ، ثم ، بعد حصول هذه النتيجة كان سيذهب الى « ايزنهاور » ليكلّمه عن استسلام كل المنطقة الغربية .

استدعيته لأطلعـه على الـوضع وازوّده بتعليمـات . وكان سيـرافقه العميد بحري « وانير Wagner » والجنرال « كينزيل Kinzel » . ومنذ عام ١٩٤٣ كان « وانير » يشارك في كل القرارات ، اذاً ، كان بامكانه بذل دعم لا يُستهان به . وكان الجنرال « كينزيل » سيقوم مقام المستشار التقني .

وكـذلـك أمَـرت الـ « او. ك. ف O.K.W » قـائـد « هـامبـورغ Hambourg » بارسال مفـاوض للانكليـز في ٣ أيار (مـايو) السـاعة ٨ لـلاتّفـاق حـول استسـلام المـدينـة ولإعـلان وصـول البعثـة بقيـادة « فريادبورغ » .

ولم يكن يمكن حدوث لقائي مع هذا الاخير الاّ مُتأخّرا جدا . وهاجمت المطاردات ـ القاذفة البريطانية ، طيلة النهار ، طرق « هولشتاين » جاعلة منها طرقاً متعذّرة العبور . وما ان علمت باختراق الانكليز حتى امرت بنقل مركز قيادتي الى « موررويك Mürwik » قرب « فلوسبورغ Fleusburg » لكي احافظ على حريتي في العمل اطول مدة ممكنة . وكان بوسع الانكليز اسري من لحـظة الى اخرى في معسكـري في « بلون » . وقـاست المـنطقـة من هجومات جوّية في غضون كل النهار ، وتوجّب علينا انتظار ان تتوقّف وتُجلي الطرقات لكي استطيع ملاقاة « فريادبورغ » والانتقال الى « موررويك » .

حينذاك استقبلت زيارة المشير « ريتير فوغرايم Ritter Von Greim » والسيّدة « حنّا رايتش Hanna Reitsch » . وكانت هذه المرأة الشجاعة قد ارشدت « غرايم » الى « بلون » لكي يستطيع الاستئذان مني . وكان قد جُرح في رجله عند مروره في برلين وكان يمشي بواسطة عكازات . اصغيت بكثير من التأثّر لهذا الضابط البارز ، قال لي بمرارة . كانت قد انتهت الى هذه الكارثة ، المثالية وروح التضحية عند الجنود الذين كانوا يعتقدون انهم يخدمون قضية طاهرة . لم يكن يريد ان يحيا من بعدها . رأيته ذاهباً بمنتهى الحنوّ .

وفي السهرة اوقفت الطائرات هجوماتها . فأعطيت موعدا « لغريادبورغ » الساعة ٢١ . على جسر « ليفنسو Levensau » على قناة الامبراطور غليوم بالقرب من « كيال » وبلغناها انا والكونت « شويرين ـ كروزيغ » دون عائق . وقلت « لغريادبورغ » ان يعرض على « مونتغمري » استسلاما جزئيا ، ومحض عسكري ، بالنسبة لكل منطقة الشمال جاذبا انتباهه بشكل خاص على مسألة اللاجئين والجنود المنسحبين والذين كانوا سيظهرون على تخوم مناطق الاحتلال البريطاني . وكان يجب قبل كل شيء محاولة الحصول على موافقة في ان تتواصل التحركات في البرّ كما في البحر . فذهب في الليل مصحوبا بتمنياتنا الحارة بالنجاح .

تابعنا نحو « مورويك » انا و« شويرين ـ كروزيغ » و« لودّ ـ نورات » . وكانت الهجومات الجويّة قد استؤنفت . وكانت مطاردات قاذفة تنير الطرقات « بكشافات النور Projecteurs » وكانت ترمي على حركة المرور . فتوجّب علينا التوقّف عدّة مرّات . وقلّما نمت تلك الليلة وتوجّب علي الإجابة عن اسئلة القادة العسكريين الذين ، بالطبع ، لم يكونوا يعرفون ابدا كيف التصرّف في هذا الوضع ما بين الحرب والسلم .

وفي صباح ٣ أيار (مايو) كنت مشغول البال بوجه خاص . أكان « فريادبورغ » قد استطاع الوصول الى « هامبورغ » والمقرّ العام

« لمونتغمري » برغم الهجومات الجويّة ؟ وكيف كان سيُستقبل بما انه لم يكن يحمل عرضاً بالاستسلام العام كما كان يطالب الحلفاء ؟

وفي الصبيحة ، وبالتأكُّد من ان الطائرات لم تكن تستأنف تنكيد الايام الاخيرة تبيّنت خيرا ، معتقدا بأن الامر كان يتعلّق بأثر اللقاء الأول بين « فريادبورغ » و« مونتغمري » ، وكما علمت فيما بعد ، ان هذا الاخير كان قد امر بايقاف الطائرات الجاهزة سابقا للانطلاق لدى علمه بمجيء الفريق اول بحري وبالمهمة التي كان مكلّفاً بها .

وفي النهار وصلت السلطات المدنية والعسكرية للبلاد المحتلة بعد من قبلنا . وجاء الجنرال « فون ماتزمير Von Matzmer » محل « سكورنير » . وبلّغني رأي هذا الاخير الذي وفقه كان سيدمّر جيشه اذا غادر مواقع « السوديت Sudêtes » المنظّمة جيّدا . ذلك كان ايضا رأي الـ « او. ك. ف O.K.W » . فشرحت له لماذا كنت ارى ضرورة لانسحاب سريع قدر المستطاع باتجاه الجبهة الامريكية . وكان ينبغي فورا اتخاذ كل الاجراءات من اجل استقبال مجموعة الجيوش .

واعلن « فرانك » الوصي على عرش « البوهيم Bohême » و« مورافيا Moravie » ، ان الاوساط التشيكية المدنية كانت قلقة بشأن مستقبل البلد في حال تحرّر هذا الاخير من قبل الروس . وكان يقترح عرض استسلام من قبلها للامريكيين بدعوتهم الى احتلال بلدهم . وكنت اعتقد ان مثل هذا العرض لم يكن بوسعه ممارسة اي تأثير على نوايا الحلفاء المتعلّقة « بتشيكوسلوفاكيا » ، نوايا كان ينبغي عليها ، ان تُقرَّر منذ زمن طويل . مع ذلك وافقت على القيام بمحاولة . عاد « فرانك » . ولم نسمع بعد حديثا عنه . وفي ٦ أيار (مايو) اندلعت فتنة في « براغ » . ويجب ان يُدرج في مآثره حقيقة انه ، دون الاهتمام بسلامته الشخصية عاد من هذا البلد عشية الثورة ، وفق تصريحاته نفسها ، من اجل استثمار اصغر فرصة للانتهاء الى حلّ افضل .

وكان الوضع في هولندا والدانمارك والنروج يظهر بشكل مختلف تماما وكنا ما نزال نديرها بصلابة . لذلك كنت ما ازال اكثر قلقا لتجنّب اي انشقاق عند الاستسلام . واتفقت مع « سايس اينكوار » انه كان سيحاول الحصول على استسلام جزئي بالنسبة لهولندا . وكان لا ينبغي حدوث اي تدمير ولا اجتياح . ولكن منذ اليوم التالي اصبحت هولندا مُدرجة في استسلامنا امام الانكليز .

وفيما كان يتعلّق بالدانمارك اكد لي الجنرال « ليندمان Lindemann » ان وحداته كانت ما تزال سليمة . وبالمقابل نصح « بيست Best » بتجنّب مواصلة الاعمال الحربية على الارض الدانماركية[1] . وباتفاق تام مع الكونت « شويرين - كروزيغ » اعطيت تعليمات للدكتور « بيست » وللجنرال « ليندمان » بتجنّب كل خلاف مع السكان الدانماركيين بانتظار الاستسلام الوشيك الوقوع في المستقبل . وأدرجت ايضا الدانمارك في الاتفاق مع « مونتغمري » .

وعند المناقشة المتعلّقة بالنروج مع المفوّض « تيربوفين Terboven » والجنرال « بوهم Böhme » فوجئت برؤية وصول « هيملر » مصحوبا بـ « شيلّينبرغ Gruppenführer Schellenberg » رئيس شعبة الامن في الخارج . وقال لي الاوّلان ، الوضع كان ما يزال هادئا . وكان النروجيون ينتظرون النهاية السريعة للاحتلال الالماني ولم يكونوا يريدون المخاطرة باراقة دم غير مجدية ، بالتمرّد .

---

(١) لم نكن قد تذكّرنا لا انا ولا الكونت « شويرين - كروزينغ » ولا مرافقي ان الدكتور « بيست » ، كان يحدّثنا آنذاك عن تدخّل السويد في حال كانت المانيا ستحاول مواصلة القتال على الارض الدانماركية . ولم اكن قد علمت بهذه النيّة ، ان السويد كانت ستتصل بالدكتور « بيست » الاّ في ٨ كانون الثاني (يناير) ١٩٥٨ عبر نشر الكتاب الابيض السويدي . اذاً ليس صحيحا الادّعاء بأن هذا « التهديد » كان بوسعه ممارسة تأثير على قراري ، المتّخذ منذ ٣٠ نيسان بتجنّب كل معركة في البلاد المحتلة .

اقترح « شيلّينبرغ » عرض استسلام النروج على السويد ، طالبا من هـذه الاخيرة اعتقـال وحـدات الاحتـلال عـلى ارضهـا . واكتشفت ان « هيملير » كـان قـد سبق ان اقـام خـطوطـا في هـذا الصـدد بـواسـطة شيلّينبرغ » . وكان يبدو ان السويد كانت ايضا قد اعطت موافقتها سرّيا بالنسبة لهذا الاعتقال .

بدت لي الاسباب التي كانت قد ادّت الى هذه المفاوضـات السرّيـة مشبوهة . ومن جهة اخرى ، كنت اعتبر مبدأهما بالذات خاطئا ، وكيف في حالة العجز التي كنا قد انتهينا اليها ، كنا سنستطيع « القيام بحيلة » على الحلفاء بعرض استسلام النروج على بلد مُحايد ؟ وحتى ايجابيّة الاعتقال على الارض السويدية كانت تبدو لي مشكوكا فيها للغاية . ومن كان يضمن ان السـويد ، متـروكة لضغط سـوفياتي ، كـانت سوف لن تسلّم وحـداتنـا للروس[1] ؟

وبنصيحة من الكونت « شويرين ـ كـروزيغ » اقتصـرت على الاذن « لشيلّينبرغ » من اجل اثبات ما اذا كانت السويد قد اعطت موافقتها بقبول الانكليز الضمني او الصريح . ومنعته بصراحة من حق عقد اي اتفاق .

ولم اسمـع بعـد الحـديث عنـه ، وبـرضـاي ، قُضي الامـر ايضـا بالاستسلام المعقود من قبلي فيما بعد عدة ايام .

وفي ٣ أيار (مايو) بلّغني المشير « كيسّيرلينغ Kesserling » من المنطقة الجنوبية بأنه كان قد تحمّل باسمه مسؤولية استسلام مجموعة جيوش الجنوب الغربي (الجنرال « فياتينغهوف Vietinghoff ») الموقع في الامس . وكان يطلب مني الاذن بالتفاوض مباشرة مع الحلفاء الغربيـين فيما كـان يتعلّق بقطاعه ، فأرسلته لـه في الحال لأنـه كان « بـوسعنا الابتهـاج » كل مـرّة كان الامريكيون وليس الروس يدخلون في منطقة .

---

(١) سُلِّم لهم فعليا الالمان الذين ابحروا فيما بعد الى « مالموي Malmoe » .

عاد « فريادبورغ » قبل منتصف الليل بقليل وابلغني في الحال الحصيلة الجوهرية : لم يكن « مونتغمري » قد رفض عرض الاستسلام الجزئي ولم يكن يطلب استسلاما عاما حتى على الجبهة السوفياتية .

وفي صباح ٤ قدّم « فريادبورغ » تقريره بحضور الكونت « شويرين كروزيغ » و« كايتل » و« جودل » . كان « مونتغمري » يقبل عرضنا ولكنه كان يطالب بضمّ هولندا والدانمارك الى منطقة شمالي المانيا . وكان « فرياد بورغ » قد اجاب بأنه لم يكن يملك السلطات في هذا الصدد ولكنه كان يعتقد بامكانية ضمان موافقتي . وكان يطلب « مونتغمري » كذلك استسلام كل السفن الحربية والتجارية الموجودة في المنطقة موضوع الخلاف ، كان ذلك يعني مسألة اللاجئين ، المسألة الاساسية بالنسبة لنا . فعرض « فريادبورغ » هذه المسألة مشدِّدا على رغبتنا بانقاذ اكبر عدد ممكن من الاشخاص أجابه « مونتغمري » بأنه كان سوف لن يعترض على مرور جنود منفردين ولكنه كان سيمنع مرور كل وحدة منظّمة . وفيما كان يخصّ المدنيين كان يرفض كل ضمان لأن الامر كان يتعلّق باستسلام عسكري صرف . واضاف بأنه لم يكن « غول فظ » وكان لا ينبغي ايضا حدوث اي تدمير ولا اي خرق للسفن الحربية في المنطقة موضوع الخلاف . عندئذ طلب « فريادبورغ » الاتصال بي لعدم امتلاكه كل الصلاحيات للاجابة عن الاسئلة المطروحة . وكان يروق لنا انا و« شويرين - كروزيك » توسيع الاستسلام الى هولندا والدانمارك . وكنا سعداء برؤية هذين البلدين « تنفصلان » وبامكانية حلّ هذه المسألة كذلك بطريقة سلمية ومنظّمة .

وبالمقابل كان الشرط بشأن تسليم السفن يُقلقني . وكان سيؤدي الى انهاء نقليات اللاجئين . غير ان تقرير « فريادبورغ » حول موقف « مونتغمري » قدّم لي انطباعا بأنه كان سيصبح من غير الممكن ايصال السفن بعد الى الغرب في البحر . ولكن كان سيتوجّب انزال مسافريها في المرافىء الدانماركية . وكان وصول حوالى ٣٠٠ ألف الماني سيطرح مسألة صعبة على الدانمارك التي كانت وسائلها ضعيفة . وكان اسكان وتغذية والاعتناء بعدد

كبير الى هذا الحدّ من الاشخاص الاجانب ، واعداء فضلا عن ذلك ، سيصبح لائقا للغاية . ولكن كنا مجبرين جداً على قبول المساوىء التي كانت ستنجم عن ذلك .

وتضاربت الآراء بشأن منع اجراء تدمير وخرق للسفن الحربية . وكنا نعتقد انا و« شويرين كروزيغ » ان رفضه كان سيجازف باعتبارنا بوصفنا محاورين موثوق بهم وكذلك كان سيجازف بأملنا بالحصول على هذا الاستسلام الجزئي من اجل انقاذ الارواح البشرية وبالمقابل اعتبرت القيادة العليا « للويرماشت » ان تسليم اسلحة وخاصة سفنا حربية كان يمسّ الشرف العسكري .

كنت اعرف جيدا ان مثل هذا التسليم كان سيخالف التقليد المرعي من قبل كل البحريات . فبخرق الاسطول في « سكابا فلاو Scapa Flow » بعد الحرب العالمية الأولى كان بحارتنا قد لبّوا القانون العام للشرف العسكري والوطني . مع ذلك لم أرتَبْ من انه كان يتوجب عليّ الامر به . فلم يكن الوضع يتجلّى كما في اي صراع سابق . كان الامر يتعلّق بانتزاع عدد لا يُحصى من الرجال والنساء والاطفال من الموت ، تماما قبل نهاية الأعمال الحربية . ولو باسم شرف الاستسلام ، كنت ارفض تسليم سفننا كنت سوف لن احصل على الاستسلام الجزئي المرغوب من قبلي . وكان القصف الجوّي سيتواصل على مدننا مع نتائجه . وذلك كان يجب منعه حتما . لذلك تشبثتُ بشدة بقراري . فاعتُرض عليّ بأنه كان ما يزال لدينا الوقت لتدمير اسلحة واغراق سفن قبل ان يصبح الاستسلام ساري المفعول . اجبت ، كنا سنخرق معنى هذا الاخير . ولم يكن « مونتغمري » قد تردّد بايقاف طائراته في ٣ أيار (مايو) بمجرّد ان علم نيّتنا بالاستسلام في حين ان الاستسلام لم يكن قد اصبح معمولا به .

اذاً ، في هذا الاجتماع ، في ٤ أيار (مايو) صباحا امرت الـ « او.ك. ف O.K.W » بأن ترسل امرا للوحدات بحظر تدمير اسلحتها .

وفي آن واحد حذرت رئيس قيادة اركان القيادة العليا للبحرية بعدم توجيه الكلمة الاصطلاحية « ريجينبوجين Regenbogen » (قوس قزح) التي كانت تأمر بخرق السفن ، مقدّما له اسباب ذلك . فأطيعَ هذا الامر ، باستثناء عدد ما من الغوّاصات التي اغرقها او فجّرها قائدها في غضون ليل ٤ ـ ٥ ايار (مايو) قبل وضع الهدنة موضع التنفيذ . وكان هذا التدمير قد سبق ان حضرَ عند وصول الامر من القيادة العليا . واعتقد القباطنة المقتنعون بأنه لم يكن بوسعي اعطاء هذا « الامر بالاستسلام » الاّ تحت الضغط ، بأنهم يتصرّفون بالاتجاه المراد من قبلي .

وفي صبيحة ٤ أيار (مايو) اعطيت « فريادبورغ » تفويضا مطلقا لقبول طلبات « مونتغمري » . وعاد بالطائرة الى المقر العام البريطاني مع تعليمات بالمتابعة بعد توقيع الاتفاق حتى « رايمز Reims » حيث كان الجنرال « ايزنهاور » لعرض استسلام جزئي من النوع نفسه على الامريكيين .

وبعد رحيله ، احسسنا بأننا محرّرون من هذا العبء. وكنا قد انجزنا الخطوة الأولى نحو استسلام في الغرب دون ان يكون علينا قبول استسلام الجنود والمدنيين للروس . واستخلصت من ذلك نتائج اخرى كان « مونتغمري » يطالب بايقاف الأعمال الحربية في البحر وبتسليم السفن الموجودة في المنطقة موضوع الخلاف يعني في مياه هولندا وشمال غربي المانيا و« شليزويغ ـ هولشتاين » والدانمارك . وذاهبا ابعد من ذلك امرت في ٤ أيار (مايو) عند الظهر بايقاف حرب الغوّاصات في كل البحار ، في الحال . وذلك كان يدخل في نيتي انهاء الأعمال الحربية ضد الغرب بأسرع ما يمكن . وفي السهرة اعلن « فريادبورغ » انه كان قد وقّع الاستسلام مع « مونتغمري » وانه كان يذهب الى « ايزنهاور » . وفي ٥ أيار (مايو) الساعة ٨ . اصبح معمولا به .

وفي ٦ . صباحا وصل الجنرال « كينزيل » التابع لبعثة « فريادبورغ » الى « موررويك » . وكان « فريادبورغ » قد ارسله ليطلعني على حالة

المفاوضات مع « ايزنهاور » . قال لي : كان موقف هذا الاخير ـ يتناقض مع موقف « مونتغمري » ـ رفضا كليا . ولم يكن يريد قبول استسلام جزئي لأي سبب . وكان يجب علينا الاستسلام في الحال وبلا قيد ولا شرط على كل الجبهات حتى على الجبهة الروسية . وكانت الوحدات ستلقي اسلحتها دون تدميرها وحيث هي لتصبح اسرى . وكانت قيادة « الويرماشت » العليا ستصبح مسؤولة عن تنفيذ هذا الاستسلام الذي كان يشمل كل السفن الحربية والتجارية .

وكنا نخشى مثل هذا الموقف من جانب « ايزنهاور » . وكنت قد قلت في تصريحي للاذاعة في اول ايار (مايو) وكان قد قُرأ :

« بدءاً من الآن لا يقاتل البريطانيون والأمريكيون بعد من اجل بلادهم بالذات بل من اجل توسّع البلشفية في اوروبا » .

وكانت محطة أمريكية واقعة في مقرّ « ايزنهاور » العام قد اجابت بأنه كان المقصود بذلك « حيلة من حيل النازيين المعروفة جيّدا لمحاولة دقّ اسفين بين « ايزنهاور » وحلفائه الروس » .

وكانت العمليات الاخيرة المنظّمة من قبله تبينّ كذلك جيّدا بأنه لم يكن يقيم اي وزن للتحوّل المتخذ آنذاك من قبل السياسة العالمية . وكانت امريكا قد بلغت هدفها الاستراتيجي في قهر المانيا بعد اجتياز « الرين Rhin » في « ريماجين Remagen » بوحداتها . وبدءاً من ذلك الحين كان سينبغي على الهدف ان يكفّ عن كونه عسكريا صرفا ليصبح سياسيا ! احتلال اكبر جزء ممكن من المجال الالماني قبل وصول الروس ، اذاً ، كان من الحكمة بالنسبة للقيادة الامريكية التقدّم نحو الشرق بسرعة من اجل ان تكون الاولى في الاستيلاء على برلين . ولم يتصرّف هكذا « ايزنهاور » . وتشبّث بالخطّة العسكرية الحريصة على تدمير واحتلال المانيا بالتعاون مع الجيش الاحمر وتوقف على « الالب » . اذاً سمح للروس بالاستيلاء على برلين واحتلال كل ما امكنهم في المانيا الشرقية . وربما كان هذا التصرّف

مفروضاً سياسيا من قبل « واشنطن » ولكنه لم يفهم كم كان الوضع العالمي يتحوّل جذريا بدءاً من ذلك الحين . واعتبرت ذلك التصرّف خاطئا من جانب الامريكيين ولم اكن قد غيّرت رأيي اليوم .

وبعد مؤتمر « بوستدام Postdam » صرّح عقيد امريكي للكونت « شويرين ـ كروزيغ » :لم اكن سأبالي برؤية الروس يحتلّون كل المانيا ـ ذلك كان الموقف ، بعينه لكل الرأي العام الامريكي .

ولو كنت ، قد قبلت الشروط التي نقلها الجنرال « كينزيل » في هذا الصباح ليوم ٦ أيار (مايو) ، كان سيتوجب عليّ تسليم جيوشنا في الشرق للروس مباشرة . وكان من المستحيل عليّ قبولها ، وكانت هذه الوحدات سوف لن تطيعني . وكان سينجم عن ذلك تشتت فظّ نحو الغرب . اذاً ، كانت شروط « ايزنهاور » غير مقبولة ، ولم يبقَ لي الاّ محاولة اقناعه بأنه في أية حالة كان لا يمكنني ترك جنودنا وسكاننا يقعون في ايدي السوفيات وانني كنت مجبرا على ان اقتصر على هذا العرض للاستسلام الجزئي .

استدعيت « جودل » لارساله لمساعدة « فريادبورغ » مع تعليمات جديدة . واتفقت مع الكونت « شويرين ـ كروزيغ » على هذه الاخيرة :

ـ ستحاول بعده شرح الاسباب التي تدفعنا لطلب استسلام جزئي للقوّات الامريكية واذا فشلت مثل « فريادبورغ » طالب بالنسبة لاستسلام عام بالاجراء التالي : سيجري على حقبتين . في الاولى ستتوقف الأعمال الحربية ولكن ستحتفظ الوحدات الالمانية بحرية التحرّك . وفي الثانية ستتوقف هذه الحرية بدورها . وحاول الحصول على اطول مدة زمنية ممكنة بين الاثنتين ، وعلى كل حال ان يكون اجتياز الخطوط الامريكية من قبل العُزَّل مسموحا ، وهكذا سينجح عدد اكبر من الجنود واللاجئين المدنيين في الهرب الى الغرب .

وبالتوازي ، سلمت « جودل » مذكرة تعطيه تفويضا مطلقا لتوقيع استسلام عام على كل الجبهات ولكن كان لا ينبغي عليه استعماله الاّ عند

استحالة بلوغ هدفه الأول : الاستسلام الجزئي ، وفقط بعد ابلاغي بالشروط واستلام موافقتي الصريحة برقيا . وفي ٦ أيار (مايو) ذهب بالطائرة الى « رايمز Reims » .

وفي ليل ٦ - ٧ استلمت منه البرقية التالية : « يصرّ الجنرال « ايزنهاور » على ان نوقّع اليوم بالذات . وبخلاف ذلك ستقفل جبهات الحلفاء حتى بوجه الاشخاص الذين سيسعون للاستسلام منفردين وستقطع كل المفاوضات . لا ارى الاّ خيارا : الفوضى او التوقيع ، اطلب تأكيدا فورا عبر الاذاعة بأن لديّ كل الصلاحيات لتوقيع الاستسلام . وسيمكنه عندئذ ان يصبح معمولا به . وستتوقف الأعمال الحربية في ٩ أيار (مايو) الساعة صفر . التوقيت الصيفي الالماني » (جودل) .

وعلمنا فيما بعد ان « ايزنهاور » كان قد رفض من جديد كل استسلام جزئي ورفض قطعا المرحلتين المقترحتين . واعلن « جودل » انه كان سيرمي كل جندي الماني كان سيظهر حتى ولو اعزل ، امام الخطوط الامريكية للاستسلام . غير انه ، يبدو ، بفضل الموقف الأكثر تفهما للجنرال « بيديل سميث Bedell Smith » رئيس قيادة اركانه وتصريح « جودل » الذي وفقه ، كان يلزمنا على الاقل يومان ، في الحالة التي كانت فيها اتصالاتنا ، لتبليغ امر الاستسلام لكل وحداتنا ، وأخيرا قَبِلَ مهلة ثماني واربعين ساعة بشرط ان نوقّع فورا . اذاً ، كان يتوجّب عليّ اتخاذ قرار في الحال . ووفق البرقية ، اذاً كنا نوقّع في ٧ ، وكانت وحداتنا ستستطيع التحرّك بعد لغاية ٩ الساعة صفر .

وكنت اخشى ألّا تكفي هذه المهلة لانقاذ كل الجنود وكلّ المدنيين . ومن جهة اخرى ، كان « جودل » قد نجح في الحصول على ذلك ، وانه كان سيسمح لعدد هام من الاشخاص في بلوغ امن الغرب . وبرفض شروط « ايزنهاور » كنت سوف لن احصل على اية فائدة . وكان سينتج عن ذلك الفوضى المفزعة والخسائر بالارواح البشرية الهائلة والعديمة الجدوى .

وعليه، ففي الساعة الواحدة صباحا ابرقت لـ « جودل » بأنه كان له صفة بأن يوقّع الاستسلام العام على هذا الاساس . وقام بذلك في « رايمز Reims » الساعة ٢,٤١ .

وفي ٨ أيار (مايو) وبشكل ظاهر وفق رغبة الروس ، كُرِّر هذا الإجراء في المقرّ العام للمشير « جوكوف Joukiv » القائد العام السوفياتي في « برلين ـ كارلشورست ـ Berlin-Korlshorst » . ووقّع المشير « كايتل » والجنرال « ستومف Stumpff » والفريق اول بحري « فريادبورغ » باسم الاسلحة الثلاثة ، وطالب الحلفاء الغربيون والسوفيات ، بهذا الشأن ، بسلطات مطلقة موقَّعة من قبلي تخوِّلهم الحق في تنفيذ هذه البادرة وتثبت هذه السلطات بعناية قبل الاحتفال .

عندئذ تقرّر مصير جنود الشرق واللاجئين . ونجح رجال مجموعة الجيوش الجنوبية (الجنرال « راندوليك ») بغالبيتهم العظمى في اجتياز خط الحدود الامريكي . وكان لأولئك من المجموعة الجنوبية ـ الشرقية (الجنرال « لوهر Loher ») حظا اقل . وفي ٩ أيار (مايو) كان عدد كبير من بينهم على مسافة يومين او ثلاثة ايام سير من خط الحدود . وحاول « لوهر » عبر مفاوضات مع اليوغسلافيين تلطيف قساوة مصيرهم في كل نطاق الممكن . ومع ذلك هلك عدة عشرات الالوف في المعسكرات اليوغسلافية .

وفي الشمال سمح الجنرال الامريكي « غارفن Garvin » الذي كان قد احتلّ في ٢ أيار (مايو) جزءاً من « ميكليمبورغ » مع فرقته المحمولة جوّا في اتصال بالاندفاعة الانكليزية على « لوبيك » والذي كان يتبع نظاميا للجيش البريطاني ، لفلول جيش « الفيستول » بالعبور خلف خطوطه . ولكن بسبب التأخر على الخط الفاصل وقعت ارتال عديدة من اللاجئين في قبضة الروس الذين كانوا يتعقّبون عن كثب .

وفي جبهة الوسط ، كان الجيش الثاني عشر ، بقيادة الجنرال « وينك Wenck » ضابط وحدة جيّد بنفس القدر كضابط اركان ، قد استلم في

الايام الاخيرة من نيسان (ابريل) الامر بالجلاء عن برلين بالمهاجمة نحو الشرق . ونجح في بلوغ منطقة « بوستدام » وكذلك فتح طريق الغرب للمدافعين عن هذه المدينة وللجيش التاسع (الجنرال بوس Buss) والذين اصطحبوا معهم سيلا من اللاجئين . ولكن لم يسمح للمدنيين باجتياز « الالب » . وقام جيش « وينك » بكل ما كان بوسعه من اجل نقل اكبر عدد ممكن معه بلا علم الامريكيين ، ولكن ترك هذا الحظر غير الانساني قسماً كبيراً من هؤلاء البائسين الذين كان عدد كبير منهم يهرب منذ اسابيع ، تحت رحمة السوفياتيين .

وكان ايضا مصير جنود جيش « سكورنير » محزنا اكثر . ووصلوا بالجملة الى الخطوط الامريكية ولكن لم يسمح لهم باجتيازها . واستُعمل حتى السلاح لردِّهم . وبعد ان ادّوا بشجاعة نادرة واجبهم ، اولئك الذين لم يموتوا من الجوع والبرد تحمّلوا في غضون سنوات مديدة قساوة الاسر الروسي .

ولقد كنت مخطئاً في اول ايار (مايو) في الاستسلام للاعتراض على انسحاب هذا الجيش . وحدث طبعا التفكّك المخيف ولكن لو كان قد وصل في وقت مبكّر اكثر إلى الجبهة الامريكية ربما كان سيسمح له بالمرور الى الغرب .

وفي الاقاليم البلطيقية لم يكن من الممكن ان يتمّ الإخلاء الا عبر البحر ، كون الروس ، ومنذ زمن طويل ، قد سدّوا الطريق البرّي . وهكذا من ٢٣ كانون الثاني (يناير) الى ٨ ايار (مايو) ١٩٤٥ نقلت البحرية ٢٤٠٤٤٧٧ شخصا قادمين من « كورلاند » و« البروسيّتين » وفيما بعد ، من « البوميرانيا » او جزئيا من « ميكليموبرغ » في ظلّ الهجمات الدائمة للطائرات الانكلو- امريكية والسوفياتية وللغواصات والزوارق الروسية ، كما انه ، احيانا ، عبر حواجز الالغام . وكانت الخسائر هائلة : غرقت الـ « ويلهيلم غوستلوف Wilhelm Gustloff » مع ٤ آلاف مسافر والـ « غوايا Goya » مع ٧ آلاف وحتى السفينة المستشفى « ستوبين

Steuben » مع ٣ آلاف . وبالرغم من ان هذه الخسائر مؤلمة ، لم تكن تمثّل مع ذلك إلاّ ١٪ من عدد مجموع المسافرين ، اذاً وصل ٩٩٪ غير مصابين بأذى ، الى المرافىء الغربية ، وكانت النسبة المئوية للخسائر بخلاف ذلك مرتفعة على الطرقات البريّة .

وبسبب نقص الوزن وعدم كفاية ارصفة الـ « ليبو Libau » استطاعت مجموعة وحيدة قليلة العدد من جيش « كورلاند » ان تعود الى المانيا .

وتوقّفت الأعمال الحربية على كل الجبهات في ٩ أيار (مايو) الساعة صفر . واذيع آخر بلاغ عسكري في ٩ !

منذ منتصف الليل ، سكتت الاسلحة على كل الجبهات . وبأمر من القائد الاعلى كان « الويرماشت » قد اوقف معركة صارت غير مجدية . وهكذا ينتهي صراع دام حوالى ست سنوات . وكان قد جلب لنا انتصارات باهرة ولكن ايضا هزائم فادحة . وكان « الويرماشت » الالماني قد خسر تحت تفوّق ساحق .

وكان الجندي الالماني الوفي لقسمه قد ادّى لبلاده مآثر خالدة . وكان الشعب قد دعمه بكل قواه وبثمن اجسم التضحيات حتى النهاية . وسيُحيّي التاريخ هذا الاتحاد للجبهة والمؤخّرة الذي لا مثيل له لغاية الآن . ولا يمكن العدو نفسه إلاّ أن يشعر بالاحترام امام ما كان قد ادّاه وتحمّله في البرّ والبحر والجو . ولذلك يمكنه ، بتوقّفه عن القتال ، الاحتفاظ بفخر مشروع في هذه الساعة الأكثر خطورة في تاريخنا ، قبل ان يعود للعمل بشجاعة وثقة لتحيا المانيا باستمرار . « في هذا اليوم لنفكّر برفاقنا الذين قضوا في ساحة الشرف . فذكراهم تأمرنا بالوفاء والطاعة والنظام نحو الوطن النازف من الف جرح » .

واليوم ايضا ، اعتبر هذا الكلام صحيحا .

وفي ٧ أيار (مايو) عاد « فريادبورغ » و« جودل » الى « مورويك » .

وكان « فريادبورغ » يحمل معه عـددا من «Stars and stripes» الصحيفة العسكرية الامريكية التي كانت تتضمّن صورا شنيعة مأخوذة من معسكر اعتقـال « بوشينـوالد Buchenwald » . طبعـاً ، لم يكن فساد النقليـات والتموين قد حسّن الوضع في هذه المعسكرات في غضون الاسابيع الاخيرة غير انه لم يكن بوسع اي شكّ ان يستمر : لم يكن اي شيء مطلقا جديرا بتبرير ما كانت تبيّنه هذه الصور . اضطربنا منها انا و« فريادبورغ » . ولم نكن قد اعتقدنا في وقت ما ان مثل هذه الامور كانت ممكنة ! مع ذلك كانت مطابقة جدا للواقع ـ وليس فقط في « بوشينوالد » ـ كما اكتشفناها بأنفسنا عند وصول سفينة كانت تنقل معتقلين من معسكر اعتقال الى « فلينسبورغ Flensburg » . وقام ضابط قديم بكل ما كان بوسعه من اجل تغذية هؤلاء البائسين والاعتناء بهم . فكيف أمكن لمثل هذه الويلات ان تحدث في المانيا دون ان نُلمّ بها ؟

فلغاية عام ١٩٣٩ كنت قد امضيت تقريبا كل وقتي في البحر بوصفي قبطان الـ « ايمدين Emden » ثم بـوصفي قائـد الغوّاصـات . وبدءاً من اول الحرب عشت بشكل رئيسي في مـركز قيـادتي . اولا في « سينغواردين Sengwarden » وفي « فريز Frise » الشرقية ثم في باريس وفي « لوريـان Lorient » . وكانت تكوّن هـذه الاماكن المختلفـة ، اذا صحّ القـول ، واحات عسكرية . وكان لنـا اتصال قليـل ، او لم يكن ، مع السكـان الالمان . وكان سير حرب الغوّاصات والانشغال التقني يشغلان كل وقتي . ومن بـين الاخبار ، من مصـدر العدو ، كنت استلم فقط تلك المتعلّقـة بـالغوّاصـات ، فبالنسبـة لي ، لم يكن هناك ايّ شـك : كانت الاذاعـة العـدوّة ، وكان ينبغي ان تكـون ، موجّهـة من قبل قسم الـدعايـة مثل اذاعتنا . لذلك لم اكن اسمع لا هذه ولا تلك .

وعندما اصبحت قائد البحرية كنت أُقيم عادة في مركز القيادة « كورال Coralle » المعزول ما بين « بيرنو Bernau » و« ايبيرسولد Eberswalde » شمالي برلين . وعند زيارتي للمقرّ العام كنت اشارك فقط بالاجتماعات

العسكرية ولم يكن « هتلر » يستشيرني الاّ في مسائل اختصاصي . ومن جهة اخرى ، لم يكن بوسعي ، كما كنت قد كتبت ، الاهتمام بمسائل اخرى ، وكانت تتطلّب كل طاقتي للعمل .

ومارس عليّ ما علمته حول الجانب غير الانساني للنظام الوطني الاشتراكي ، في هذه الاشهر التي تلت الاستسلام وفي عام ١٩٤٦ تأثيرا بالغا جدا . وكنت قد عرضت آنفا موقفي نحو الحزب وعلاقاتي مع « هتلر » . وكنت قد قلت ان فكرة الاتحاد القومي ، بالمعنى الحقيقي والاجتماعي للكلمة ، كانت تثيرني على هذا الاساس . وكان يبدو لي ان جمع كل فروع العرق الجرماني من قبل « هتلر » في رايخ وحيد هو تحقيق لحلم من اقدم احلام امتنا . وكان تشتتنا يرجع الى اتفاقات « ويستفاليا Westphalie » التي انهت حرب الثلاثين سنة . وكان اخصامنا الذين حققوا وحدتهم في فجر العصر الحديث يرغبون في ضعفنا وقد منعونا من الانتهاء الى وحدتنا في غضون زمن طويل جدا . وحدها الوطنية الاشتراكية ، كانت قد توصّلت الى تحطيم كل المقاومات . واكتسبت من جراء ذلك قيمة تاريخية فائقة الحد .

عندئذ تعلّمت كذلك على التعرّف على اوجه اخرى اقلّ جاذبية للغاية ، وفي الحال تغيَّر موقفي نحو النظام المبتكر من قبلها . فمن السخف والحقارة الانغلاق عما تعلّمه الحقائق . لذلك ففي تصريحي الاخير في دعوى « نورمبرغ » كنت قد استخلصت نتائجي قائلا قبل الحكم : « لقد كثر الكلام هنا عن مؤامرة كان سيدبّرها المتّهمون . لا ارى في هذا التأكيد الا عقيدة سياسية . وبما أن هذه العقيدة ، تفلت من كل اثبات لا يمكن الا تصديقها او رفضها . ولكن الشعب الالماني في غالبيته العظمى ما كان ليقبل ان يرى في أي وقت سبب بؤسه في مثل هذه المؤامرة . وسيستطيع رجال السياسة والقانون التباحث في ذلك الى ما لا نهاية وسيتوصّلون فقط الى جعل الشعب الالماني يستخلص بصعوبة اكثر من هذه المحاكمات ، الارشاد الوحيد الذي يكون حاسما من اجل تحرير

موقعه بمواجهة الماضي وتكييف مستقبله : في معرفة ان مبدأ الرئيس خاطىء في السياسة .

« كان هذا المبدأ قد طبِّق في مجال القيادة ، مع ابهر النتائج ، من قبل كل جيوش العالم . وبسبب ذلك ، كنت قد اعتقدت بأنه كان قابلا للتطبيق ايضا في المجال السياسي ، خصوصا بالنسبة لشعب موجود في وضع ميؤوس مثل وضعنا في عام ١٩٣٢ . وكانت تبدو الانتصارات العظيمة التي فازت بها الحكومة الجديدة والشعور بالسعادة الذي احسّت به كل الامة ، انها تعطيني الحق .

« ولكن اذا ، لم يكن هذا المبدأ قد استطاع اخيرا ، برغم كل المثالية ، وغاية النزاهة وتفاني جماهير الشعب الغفيرة ، الحصول على نتائج اخرى إلاّ جلب البؤس لهذا الشعب ، ذلك ينبغي ان يكون خاطئا ، خاطئا لأن الطبيعة البشرية ، بوضوح ، ليست قادرة على استعمال القوّة التي يقدّمها هذا المبدأ من اجل الخير دون الاستسلام للاغراءات التي تخلقها (القوة) » .

وفي هذه الايام من ايار (مايو) ١٩٤٥ حيث علمت بويلات معسكرات الاعتقال ، اتساءل لمعرفة ما كان بوسعي القيام به في هذا الصدد .

وفي ٣٠ نيسان (ابريل) كنت قد طلبت من « هيملر » حسابا عن سلوكه وكنت قد عرضت ذلك . وحينذاك لم يكن بامكاني شيء اكثر لأنه كان لا يزال يتصرّف بكل الوسائل البوليسية في حين لم يكن عندي اي منها .

وتغيّر الوضع عندما اصبحت كل المانيا محتلّة . وفي ٦ أيار (مايو) عزلت « هيملر » من كل وظائفه . وعندما عرفت الحقائق المتعلقة بمعسكرات الاعتقال ، تأسّفت ، كونه ترك يجري ، لأن الأمر برأيي كان يتعلّق بمسألة المانية صرفة وانه كان ينبغي علينا نحن انفسنا ازاحة الستار عن كل الفظائع ومعاقبة المذنبين بأنفسنا . وكان الكونت « شويرين ـ كروزيغ » يفكر مثلي تماما . وعرض عليّ مرسوما كان يُكلّف به العدالة بالتحقيق بشأن

هذه الجرائم . وبعثت بنصّه الى « ايزنهاور » مع ملاحظة برجائه منح قضاتنا كل التسهيلات الضرورية في هذا الصدد . وعند مقابلة مع السفير « مورفي Murphy » المستشار السياسي للجنرال بلغته خصوصا هذه النقطة طالبا منه الدعم . ووعدني بذلك ولكن لم اسمع بعد كلاما بهذا الشأن .

وبدءاً من اول ايار (مايو) وبالتوازي مع جهودي للحصول على شروط اكثر ملاءمة عبر استسلامات جزئية ، اهتممت بتشكيل حكومة ، طبعا ، كنت بحاجة لمستشار في مجال الشؤون الخارجية . وفي المجال الداخلي ، كان يبدو لي مستقبل الشعب الالماني بأقتم الالوان . كيف يتمّ تجنّب كارثة غذائية بما اننا كنا قد خسرنا مقاطعاتنا الشرقية وكون باقي البلاد كان موزّعا بين المنتصرين ؟ هل كان سينجح توزيع المؤن داخل المناطق المختلفة ؟ كيف تتمّ اعادة تشغيل نمط النقليات والاقتصاد ؟ ما العمل بالدرجة الأولى لمعالجة ازمة السكن الهائلة ؟ وكيف كانت ستُحلّ المسائل النقدية والمالية ؟ وخاصة كيف يمكن اغاثة اللاجئين ؟ وكيف سيتمّ دمج هذه الملايين من الاشخاص في المانيا الغربية ، المكتظة بالسكان سابقا ، وفي اقتصادها ؟ كان يبدو لي ان هذه الاسئلة المتعلّقة بمجموع الشعب الالماني كان ينبغي ان تشكّل موضوع تنظيم مشترك لكل المناطق . وكان هذا السبب الوحيد يقتضي تأليف حكومة من اجل تأمين وحدة الادارة . وكان كذلك من الضروري جمع افضل الاختصاصيين في كل هذه المجالات ليستطيعوا التعاون مع سلطات الاحتلال ، قبل كل شيء كان الامر يتعلّق بانقاذ حياة الشعب بالذات وكان ينبغي علينا اتخاذ التدابير من اجل انجاز كل ما يمكن انجازه في هذا الصدد .

وتشكّلت هذه الاعتبارات حول تأليف الحكومة المؤقتة واتخذت فحوى بعد وصول « شويرين ـ كروزيغ » . وزيادة على مهامه كوزير للخارجية والمالية كلّفته بالادارة العامة للوزارة التي اهتمّ بتأليفها . ولم يكن بامكاننا استدعاء الآ أناساً موجودين في المنطقة الشمالية ولكننا نجحنا في تأليف حكومة اختصاصيين مؤلّفة هكذا : الكونت « شويرين ـ كروزيغ » الشؤون

الخارجية والمالية . والدكتور « ستوكارت : Stuckart » الداخلية والتعليم الرسمي ، و« سبير » الاقتصاد الوطني والانتاج ؛ و« باك Backe » التموين والزراعة والغابات ، والدكتور « سيلت Seldte » العمل والشؤون الاجتماعية ، والدكتور « دوربمولير Dorpmüller » المواصلات والبريد .

كنا ندرك جيّدا بأنه سوف لن نستطيع في البدء امتلاك نشاط ايجابي حقيقي . مع ذلك باشر كل وزير بتحضير خطط وابحاث حول طريقة احلال النظام في وضعنا الفاجع . ولقد اذهلني بعض من هذه المستندات والتقارير الشفهية بتفاؤله . فمثلاً كان الدكتور « دوربمولير Dorpmuller » الذي كان يعمل رغم سنّه بكثير من الحماسة ، يأخذ على عاتقه ترميم كل شبكة النقليات والمواصلات في مهلة ستة اسابيع ، وطبعا ، بشرط ان تترك له الحرية في العمل .

عرضنا هذه الخطط ، من اجل ادارة ممركزة لكل القطاعات المفيدة للحياة الوطنية ، على ممثلي الحلفاء الغربيين والروس الذين كانوا قد وصلوا الى « مورويك » . وفي بعض الحالات قدّمنا حتى ايضاحات شفهية . وبدا لنا قبل كل شيء انه كان سيوافق على عوننا .

ولكن ذلك لم يكن الاّ ظاهرا . ففي منتصف ايار (مايو) طلب من الدكتور « دوربمولير » وزير النقليات ومن « باك » وزير التموين الذهاب بالطائرة الى المقرّ العام الامريكي . وبما انه كان لهما مقابلات متكرّرة مع المراقبين الحلفاء في « مورويك » ، كانا يعتقدان انهما مدعوّان الى « ريمز Reims » بقصد تعاون عملي ، ولكن لم نسمع بعد كلاما عنهما . وبعد ذلك بزمن طويل جدا علمت ان « باك » على الأقل كان قد اعتقل . وامام شبه عجزنا ، كان السؤال يطرح لمعرفة ما اذا كان ينبغي عليّ وعلى الحكومة الاعتزال . وكانت مهمتي ، اتاحة انجاز الاستسلام بشكل طبيعي ، قد أدّيت . وبالرغم من انه لم تكن القطعة الصغيرة المحصورة حول « مورويك » قد احتلّت واني كنت ما ازال متواجدا هكذا في ارض وطنية ،

بالطبع ، كنت كلّيا في قبضة اعدائنا الذين كانوا يمارسون كل السلطة على ما تبقّى من المانيا . فبالنسبة لي لم يكن يمكن ان يجري الحديث عن العمل باستقلال كما في لحظة الاستسلام . ألم يكن من الأولى ، والحالة هذه ، انهاء هذا الوجود الوهمي والمبادرة بالذهاب بدل انتظار الاجراءات غير المتوقعة مطلقا التي كان سيتخذها المنتصرون ؟ سيُفهم بسهولة انه لم يكن يسرّني البقاء هناك بعد تنفيذ الاستسلام دون اية امكانية للعمل . وكان برأي « سبير » خصوصا ، انه كان يتوجّب علينا الاعتزال . وكان يعتقد ان الامريكيين كانوا سيقبلونه شخصيا كمتعاون .

وبالعكس كان « شويرين ـ كروزيغ » يعتقد انه كان يجب البقاء ، حتى بخطر رؤية العدو يجعلنا سُخرة على رؤوس الاشهاد . وكان رئيس الرايخ وحكومته المؤقتة يمثلان وحدة المانيا . ولم يكن الاستسلام يتعلّق بصراحة الّا « بالويرماشت » ، ولم تكن الدولة الالمانية قد كفّت عن الوجود ، ولم يكن واقع تعذّر ممارستي لصلاحياتي يغيّر شيئا من صفتي . وكانت القوى العدوّة نفسها قد اعترفت بي كرئيس للدولة بطلبها مني توقيع تفويض مطلق لممثلي الاسلحة الثلاثة المكلفين بتوقيع امضائهم في اسفل صكّ الاستسلام في ٨ ايار (مايو) . ولم يكن بوسعي الاعتزال الّا لحساب خلف .

كنت اعتبر هذا الرأي صائبا . فعند تعييني ، لم اكن قد تعرّفت الّا على مهمة وحيدة : انهاء الحرب . ولكن في اية حالة ، لم يكن ينبغي عليّ بعد الاعتزال طوعا مع الحكومة المؤقّتة . وكان سيصبح من حق المنتصرين اعلان :

كون الحكومة المقبولة شرعا بالنسبة لمجموع المناطق قد اضمحلّت ، لم يبقَ لنا بعد الّا خلق حكومات في كل منطقة والعمل على ممارسة السلطة فيها من قبل عسكريينا بالذات .

ولهذا السبب ، اذاً كان لا ينبغي عليّ التخلّي الّا بالقوة ، وبخلاف ذلك كنت سأساند تقسيم البلد كما هو الآن . وشكّل رفض الوضع الذي

كان الحلفاء يعترفون لي به ، من تلقاء ذاتي ، الغلطة السياسية الوحيدة التي كنت ما ازال استطيع ارتكابها بعد الاستسلام .

وذلك لم يمنعني من التفكير آنذاك كما اليوم ، بأن ارادة الشعب الالماني وحدها كانت جديرة بتعيين الشخصية الأولى في الدولة . وفي ايار (مايو) ١٩٤٥ ، اذاً كان يتوجّب عليّ شغل المنصب الذي كان قد آل اليّ بالصدفة ، حتى الانتخابات او حتى يُبعدني الحلفاء عنه بالقوة .

وفي منتصف الشهر بدا ان القوى العدوّة كانت سوف لن تتأخّر في حسم المسألة .

وصلت لجنة مراقبة مشتركة بين الحلفاء ، بقيادة الجنرال الامريكي « روكس Rooks » والعميد الانكليزي « فورد Foord » الى « مورويك » بعد الاستسلام الشامل . واكملها فيما بعد مندوب روسي . وفي اثناء محادثة بأقل من ساعة اطلعت الجنرالين الانكلو - ساكسون على الوضع الداخلي . وعرضت عليهما الاجراءات المعتبرة ضرورية من قبلي . وحاولت اعطاء معلومات مشابهة لممثل الصحافة البريطانية السيد « وارد Ward » . وكانت نيّتي تعزيز هذه المحادثات بواسطة الوثائق المُعدّة من قبل الحكومة المؤقّتة . وكان من واجبي انتهاز كل الفرص التي يمكن ان تسنح من اجل إغاثة الشعب . ولم يكن تحذيري بشأن الأحداث السياسية التي كانت تجري في اوروبا الشرقية يسعى لهدف آخر . ولقد صادف قليلاً من العطف .

واكتشف المندوبون الحلفاء في اثناء هذه الاتصالات موقفا متحفّظاً ولكنه صحيح . واحترموا الاعراف الدولية فيما كان يتعلّق بالاصول . وكان من الطبيعي جدا ان اعضاء الحكومة وانا شخصيا كنا نلاحظ نفس التحفّظ . ولم نكن نتنازل عن شيء من كرامتنا .

وبدءاً من منتصف ايار (مايو) توقفت كليا الاتصالات الشخصية مع المندوبين . وبدأت الصحافة العدوّة لاسيما الاذاعة السوفياتية بالاهتمام « بحكومة دونيتز » وقد هاجمني الروس بعنف . وعلناً ، لم يكونوا يريدون

حكومة شرعية واحدة لمجموع المناطق . وكان التعاون مع المندوبين الانكلو ـ ساكسون في « موررويك » قد اثار غضبهم .

قبل كل شيء ، يبدو ان « تشرشل » قد اعترض على عزلي . وكان يرغب في استعمالي « كأداة نافعة » بوضعي لإعطاء اوامر لكل الشعب الالماني لكي لا يكون على الانكليز « غمس ايديهم في منملة هائجة » . وكان يعتبر كذلك انه كان ينبغي تبرئتي من جرائم الحرب التي كان يمكن ان اكون قد ارتكبتها بوصفي قائدا للغوّاصات لو كنت اؤدي خدمات لانكلترا . ولم اكن انتظر شيئا آخر من السياسة البريطانية الهادئة والماهرة في التخطيط . والتي كانت ستحاول المحافظة عليّ بقدر ما كنت سأحتفظ بفائدة لها .

ولكن على الارجح في ١٥ أيار (مايو) طلب « ايزنهاور » ان أُضحّي لما فيه فائدة للصداقة مع الاتحاد السوفياتي .

وفي ٢٢ ابلغني مرافقي وصديقي « لود ـ نوراث Lüdde Neurath » ان رئيس لجنة المراقبة المشتركة بين الحلفاء كان يدعوني لاجتماع في صباح اليوم التالي على متن السفينة ـ الثكنة « باتريا Patria » مع « فريادبورغ » و« جودل » .

ـ اجبت بايجاز ، رتّب الحقائب .

لم يكن عندي ادنى شك : كنا سنعتقل من اجل تصفيتنا .

وعندما صعدت سلّم فتحة « باتريا Patria » اكتشفت ان الامور كانت قد تغيّرت : لا وجود لمقدّم انكليزي من اجل استقبالي في الاسفل . ولا حرس ليؤدي تحية الشرف . وبالمقابل كان المصوّرون كثيرين .

ولدى وصولنا على « باتريا Patria » اقعدونا الى جانب طاولة . وكان من الجانب الآخر رؤساء بعثة الجنرال الامريكي « روكس Rooks » وسط الجنرال البريطاني « فورد Foord » والجنرال السوفياتي « تروسكوف

« Trouskov » . فاحساسا بمصيرنا المحتوم احتفظنا رفيقي وانا بأكبر رباطة جأش . قرأ لنا الجنرال « روكس Rooks » المذكّرة التي وفقها ، ينبغي علينا ان نعتبر انفسنا اسرى حرب بأمر من « ايزنهاور » . وسألني مع قليل من التردد اذا ما كان عندي شيء ما للقول .

ـ اجبت سيكون كل كلام غير مجد .

وبمراجعة نشاطي الآن ، في نهاية الحرب ، اعي جيّدا الشكّ الذي يلفّ كل الاعمال الانسانية ، وتتكشف افضل النوايا مزيّفة او تحقيقها معيب . وكنت قد ابتعدت جدا عن التفكير بأن كل الملاحظات والاحكام التي عرضتها يمكن اعتبارها صحيحة « في اوسع بحث à plus ample examen » .

الاّ انني ما زلت اعتقد الآن ، انه كان من واجبي نحو بلدي تحمُّل مسؤولية انهاء الحرب على عهدتي ومحاولة تجنُّب الفوضى بكل قواي . وكان تنفيذ الاستسلام تدريجيا قد انقذ ارواحا بشرية كثيرة جدا . اشكر القدر لاتاحته لي بذلك انجاز آخر عمل مفيد .

خاتمـــــة

في ٤ أيـار (مايـو) ١٩٤٥ قُتـل عـرضـاً في « مـورويـك » العقيـد البحري « ولفغان لـوت Wolfgan Luth » واحد من قبـاطنة الغـوّاصات الفائز بأكثر الانتصارات واحدى الشخصيتـين الوحيـدتين في البحـرية ، الحـاملة ارفع وسـام ممنوح للشجـاعة « فـارس الصليب الحـديـدي مـع اوراق السنـديـان ، وحسـام ومـاسـة مصقـولـة » . ذهب كـل ضبـاط البحرية الموجودين في « فلينسبورغ Flensburg » ليحيّوا نعشـه الموضـوع في القاعة الكبرى للمدرسة البحرية . ولقد كان كرمز .

ففي هذه القاعة الغنيّة جـدا بالـذكريـات ، والتي كان يلتقي فيهـا منذ عام ١٩٠٩ كل ضباط المستقبـل في المناسبـات الرسميـة ، وفي ذلك اليوم حيث كنا امـام مستقبل قـاتم جدا بعـد خسارة الحـرب ، ولم يكن التأبين الاخير الذي اقمناه لـ« لوث Luth » وحده بل لبحريتنا العزيزة كلها .

وكـانت قد ادّت واجبهـا حتى الساعـة الاخيرة . ففي عـام ١٩٣٩ وبعكس ارادتها الخاصـة التي كانت مـع الوفـاق والسلم الدائم ، ودون استشـارتها ودون تسليحهـا كما يجب ، كـان قد تـوجّب عليهـا مبـاشـرة القتال ضد قوّة انكلترا البحرية الساحقة .

وبوسائلها الضعيفة ، كـانت قد قـاتلت بكل قـواها وبكـل ذكائهـا ضد انكلترا والـولايات المتحـدة وفازت بـانتصارات دون ان يكـون ثمّة

تكافؤ بين هذه الانتصارات وبين وسائلهـا . وكانت تستحقهـا قبل كـل شيء بفضـل لحمتها المعنـوية التي بـدونها ما كـانت ستستـطيـع مـطلقـا مواجهة التفوّق المادي الهائل لاكبر قوّتين بحريتين في العالم .

طبعا ، كانت حميّتها للقتال وروح التضحيـة عندهـا تجدان منبعهـما في الـطريقة التي كـانت قد كُـوِّنت ودُرِّبت بهـا ولكنهـما تغـذيتـا بـالقـوة المعنوية التي اظهرها الشعب الالماني بكامله في غضون هذه الحرب .

غير ان هذا الشعب برغم هذه القـوّة وبرغم هـذه التضحيات كـان قد تكبَّد الهزيمة الاشمل في تاريخه .

كيف كنا قد افضينا الى ذلك ؟

وفيما بعد ، سيُصدر المؤرِّخون الحـاكمون بتجـرّد ، بتأكيـد الوثـائق التي ما زال قسم منها غير منشور ، حكما نهائيا .

اما انا ، فـاستطيـع فقط ابداء رأيي حـول بعض المسائـل الخاصـة مثل تلك التي اراها اليوم . فبعد خسـارة الحرب العـالمية الأولى وبسبب معاهدة « فرساي Versailles » غيرِ المعقولة، تخبّطت المـانيا في غضـون حـوالى خمسة عشر عـاما وسط صعـوبـات اقتصـاديـة وداخليـة متنـاميـة بـاستمـرار . ففي « وايمـار Weimar » اعـطى الشعب نفسـه دستـورا لم يكن يستجيب لدرجة نضـوجه السيـاسي . ولم تستطع الحكـومة التغلّب على الفتن والانهيار الاقتصـادي والبطالـة . لذلـك توجّهت المـانيا نحـو الديكتاتورية. ولم يكن « بـرونينغ Brüning » نفسـه ، قادرا عـلى الحكم الاّ بتشريع استثنائي . ومع مـطلع الثلاثينـات لم يكن يوجـد الاّ خيار : أكانت الديكتاتورية ستصبح بلشفية أم مضادة للبلشفية ؟

وامام هذا الخيار ظهر « هتلر » كمخلّص في عيـون غالبيـة الالمان ، كـأهـون شرّ في عيـون الكثير من الآخـرين . ويُفسَّر ظهـوره بـظروف العصر .

وصادف حينذاك هدفه، ابقاء الشيوعية خارج اوروبا ، استحسان ليس لـدى جماهـير الشعب الالماني الغفيـرة فحسب بل ايضـا نـال رضـا الحكومات الغربية . وكان من نتيجة السياسة التي اتبعها قبل الحرب ، منع المانيا ، ومن جراء ذلـك ، على الاقـل اوروبا الشـرقية ايضـا ، من الاستسـلام للايـديولـوجية البلشفيـة وكذلـك تحقيق هذه الـوحـدة التي كانت البلدان الاخرى بغالبيتها قـد حصلت عليها منـذ قرون ، واقـامة ارسخ سور في اوروبا ضد هذه البلشفية .

وكـانت بعض المبادىء المجـاهر بهـا من قِبـل « هتلر » ـ اشتـراكيـة مصـير كل اعضـاء الشعب ، آداب العمل التي وفقهـا كان كـذلك كـل اولئـك الـذين ، في مـوقعهم ، يؤدّون واجبهم لمـا فيـه مصلحـة الخـير الجماعي ، جديرين بالاحترام ـ واضحة بـالنسبة لجمـاهير امتنـا وكانت تستجيب للرغبة العميقة للسلم الاجتمـاعي وتُكسب الدولـة عدداً مهـما من الشغيلة كـانوا قـد بقوا لغـاية ذلـك الحين اعـداءها لأنـه كان ينبغي عليها ان تكون دولة كل الالمان .

وانا شخصياً غالبا ما كنت قد شعرت بهذا الانطباع ، وبعـد اقامـة من يـومين في المقرّ العام كـان عنـدي احسـاس بـأنـه كـان ينبغي علـيّ العـودة لأتخلّص من هذه القـوّة الايحـائيـة . ولم يكن بـالنسبـة لي رئيس الدولة الشرعي الواصل الى السلطة بوسـائل شـرعية والـذي كان ينبغي علـيّ اطاعتـه ، والسلطة السياسيـة ازاء السلطة العسكريـة وحسب بـل ايضا رجلاً نابغة وطاقة جبّارة . وكان ينبغي علـيّ الالمام بمعـرفة الجـانب الشيطاني من طبيعته بعد فوات الأوان .

ولقـد اوصله الى الحـرب تجاهله للعقليـة الانكليـزيـة التي لم يكن بوسعها قبـول نموّ جـديد في قـدرة المانيـا. وهكذا اصبـح امام الصـراع الذي كان يريد تجنّبه لأنه كـان قد قـال بذاتـه ، كان هـذا الصراع يعني نهاية المانيا .

ويعرف اولئك الذين كانوا في المانيا في مطلع ايلول (سبتمبر) ١٩٣٩ ان الشعب لم يبدِ اي فرح بل بالعكس . غير انه خضع للواقع فقبل تضحية اثر تضحية ؛ وقاتل الجنود الالمان بتفانٍ نادر . واتّبع الشعب و« الويرماشت » الطريق نفسها حتى النهاية عبر الانتصارات والهزائم .

واليوم ، يشعر كل الماني شريف بالخجل بالنسبة للجرائم المرتكبة في ظهر الامة في ظل الرايخ الثالث . ومن المناقض لأيّ مفهوم قانوني ، جَعْلُ شعب مسؤول بشكل جماعي عن جرائم قلّة صغيرة . ولا يمكن اعتبار اناس مذنبين بأمور كانوا يجهلونها تماما .

ويُشكّل التأكيد بأن شعبا هو اكثر فسقاً للغاية من الشعوب الاخرى اكذوبة ويصبح غير عادل خصوصا من جانب الامم التي في غضون الحرب وبعد عام ١٩٤٥ كانت قد اقترفت اعمالا مناقضة كذلك للحقّ والاخلاق والتي ذهب ضحيتها ملايين الالمان .

اذاً ، اعتبر من المسيء ان بعضاً منا يتّهمون جهاراً مجموع شعبنا ويؤكّدون بايجاز مسؤوليته الجنائية . فليس هذا الموقف من النوع الذي يُكسبنا أعتبار الأمم الاخرى . ولا احد يتحدّث عن وحشية الأعمال المرتكبة كذلك ضدنا .

ولقد انكشف مبدأ الرئيس الذي يستبعد مراقبة السلطة مضرّا فيما يخصّ « هتلر » . ومن غير الممكن لأيّ شعب اثناء اختياره رئيسا له معرفة اية سمات من طبعه ستتغلب فيه : درس واحد يجب استخلاصه : ينبغي على الدستور ان يحرِّم امكانية تجاوز السلطة ، ووضع الحرية والواجب كأساس للحياة المشتركة .

ولذلك فمن المؤكّد ان الشكل الديموقراطي الضامن حرمة الحرية والأمن القانوني للاشخاص هو الشكل الذي يناسب شعبا ذا حضارة عريقة . وتتضمّن مهمةَ تشريع وسياسة داخلية ديموقراطيين تطبيق هذه

المبادىء بعدالة على كل المواطنين .

اذاً ، كان الماضي قد علّمنا نتائج الاعتداد وتجاوز السلطة ، فيجب من جهة اخرى ان نتشبّث باليقين بأن مبدأ الصحة الخلقية والسياسية لشعبنا يكمن في شعور وطني ، وطبيعي ، مسلم به ، غارزاً جذوره في حبّ الوطن ، ولغتنا وحضارتنا وتاريخنا ، ويشكّل هذا الشعور الوطني الشرط المسبق لعلاقاتنا الاممية ، لأن الكلمة نفسها تبيّن ذلك ، فالأمر يتعلّق بعلاقات « بين الامم » . ولا يشكّل مثل هذا الشعور عائقاً للصداقة مع بلدان اخرى .

ان تعيين مدلول لمفهوم « اممي » مضاد للامة ، موجه ضد بلده بالذات ، خاطىء ومخالف لمصلحة العلاقات بين الدول . ولا تقوم بذلك اية امة اخرى ، باستثناء المانيا بين الفينة والفينة .

إكرّر ذلك : ينبغي علينا استعادة شعور وطني طبيعي وسليم ومن جراء هذا مفعم بالاعتدال . وبهذا المعنى يجب تثقيف الجيل الصاعد . ومن اجل ذلك ، من الضروري ان نقول له الحقيقة التاريخية حول ماضينا وليس باعطائه عرضا جزئيا منها مكوّناً صدى للتربية الجديدة المُجرَّبة من قبل القوى المحتلّة .

وفي غضون حياتي كنت قد صادفت كثيرا من التضحية والاستقامة عند مرؤوسيي الى درجة انني اشعر بصددهم بعرفان بالجميل لا متناهٍ . ولا يحقّ لأي شخص الانتقاص مما كان جنودنا قد انجزوه في غضون الحرب الأخيرة . فإن ذلك سيجرح الاحترام المتوجِّب نحو اولئك الذين سقطوا اثناء تأدية واجبهم .

فإن نفس هذه التضحية ونفس هذه الاستقامة ، هما ، بذهني ، الاساسان الضروريان للصحة الخلقية ولإنهاض شعبنا .

ملحق ـ اوّل ـ

المميّزات الرئيسية للغوّاصات الالمانية

النموذج	الوزن ـ واشنطن ـ طن ـ	الوزن الحقيقي (تحت الماء وفوقه) ـ طن ـ	مدى العمل (بالسرعات على سطح الماء وتحته) ميل	السرعة القصوى (فوق الماء وتحته) عقدة
الأول	٧١٢	٨٦٢	٦٧٠٠ (١٢ عقدة)	١٧,٧
		٩٨٣	٨٠ (٤ عقد)	٨,٢
الثاني	٢٥٠	٢٥٤	١٠٥٠ (١٢ عقدة)	١٣,٠
		٣٠٣	٣٥ (٤ عقد)	٦,٩
السابع ـ أ ـ ٥٠٠		٦٢٦	٦٢٠٠ (١٠ عقد)	١٦,٠
VII a		٧٤٥	٤٣٠٠ (١٢ عقدة)	٨,٠
			٩٠ (٤ عقد)	
السابع ـ ب ـ ٥١٧		٧٥٣	٨٧٠٠ (١٠ عقد)	١٧,٢
VII b		٨٥٧	٦٥٠٠ (١٢ عقدة)	٨,٠
			٧٢ (٤ عقد)	
السابع ـ ث ـ ٥١٧		٧٦٩	٨٨٥٠ (١٠ عقد)	١٧,٣
VII c		٨٧١	٦٥٠٠ (١٢ عقدة)	٧,٦
			٨٠ (٤ عقد)	

النموذج	الوزن - واشنطن - طن	الوزن الحقيقي (تحت الماء وفوقه) - طن -	مدى العمل (بالسرعات) على سطح الماء وتحته) - ميل -	السرعة القصوى (فوق الماء وتحته) عقدة
التاسع ث IXc	٧٤٠	١١٢٠	١٣,٤٥٠ (١٠ عقد)	١٨,٢
		١٢٣٢	١١,٠٠٠ (١٢ عقدة)	٧,٣
			٦٣ (٤ عقد)	
التاسع د٢ IX D2	—	١٦١٢	٣١,٥٠٠ (١٠ عقد)	١٩,٢
		١٨٠٤	٢٣,٧٠٠ (١٢ عقد)	٦,٩
			٥٧ (٤ عقد)	
العاشر - ب - XB	—	١٧٦٣	١٨,٤٥٠ (١٠ عقد)	١٦,٤
(الغام) (mines)		٢١٧٧	١٤,٥٠٠ (١٢ عقدة)	٧,٠
			٩٣ (٤ عقد)	
الرابع عشر XIV	—	١٦٨٨	١٢,٣٥٠ (١٠ عقد)	١٤,٥
(تموين) (ravit)		٢٩٣٢	٩,٣٠٠ (١٢ عقدة)	٦,٢
الواحد والعشرون XXI	—	١٦٢١	١٥,٥٠٠ (١٠ عقد)	١٥,٥
		١٨١٩	١١,١٥٠ (١٢ عقدة)	١٧,٥
			٢٨٥ (٦ عقد)	
الثالث والعشرون XXIII	—	٢٣٢	١,٣٥٠ (٩ عقد)	٩,٥
		٢٥٦	١٧٥ (٤ عقد)	١٢,٠

ـ ملحق ثانٍ ـ

عدد الغوّاصات الالمانية .

١ ـ في اول ايلول (سبتمبر) ١٩٣٩ : ٥٧ غوّاصة

٢ ـ من اول ايلول (سبتمبر) ١٩٣٩ الى ٨ أيار (مايو) ١٩٤٥ باشرت الخدمة ١١١٣ غوّاصة منها ١٠٩٩ مبنيّة في احواض المانية ، و٤ بواسطة احواض اجنبية و١٠ غوّاصات اجنبية مأسورة .

٣ ـ ومن اصل هذه الغوّاصات ١١٧٠ انجزت ٨٦٣ رحلة بحرية حربية على الأقل .

٤ ـ فُقدت ٦٣٠ منها ٦٠٣ بفعل العدو و٢٠ لاسباب ما زالت مجهولة و٧ بحوادث .

٥ ـ بالاضافة لذلك دُمّر في المياه الالمانية او في المرافىء (قصف او الغام) ٨١ غوّاصة و٤٢ بحوادث .

٦ ـ عند الجلاء عن قواعد او في نهاية الأعمال الحربية دُمّرت ٢١٥ غوّاصة او أغرقت من قبل طواقمها (عُوِّم بعضها من قبل الحلفاء) . وقضي على ثمانٍ وثلاثين لأنها كانت قد تكبّدت اضرارا متعذرا اصلاحها او لأنها كانت قديمة اكثر مما ينبغي . وسُلِّمت احدى عشرة غوّاصة لبحريات اخرى او احتجزت اثر اضرار ، في مرافىء اجنبية . واقتيدت مئة وثلاث وخمسون غوّاصة في نهاية الحرب الى مرافىء بريطانية او حليفة .

٧ ـ وكانت الانتصارات المُحرزة ضد السفن الحربية العدوّة (من ضمنها بالالغام) وفق المراجع المنشورة من قبل خصومنا :

نوع	غريقة	متضرِّرة
حاملة ـ طائرات :	٣	ـ
حاملات ـ طائرات مواكبة :	٣	٢
بوارج :	٢	٣
طرّادات خفيفة :	٥	٥
زارعات الغام :	١	١
مدمِّرات :	٣٤	١١
مدمِّرات مواكبة :	١٨	١٤
فرقاطات :	٢	٤
حرّاقات :	٢٦	٢
سلوب (مراكب شراعية وحيدة الصاري)	١٣	٣
كاسحات الغام المدّ :	١٠	ـ
غوّاصات :	٩	ـ
مطاردات الغوّاصات :	٣	ـ
زوارق بمحرّك ، كاسحات صغيرة :	٣	ـ
سفن انزال :	١٣	ـ
سفن ـ مستودعات :	٢	ـ
سفن تموين (مموّن) :	١	ـ
	١٤٨	٤٥

٨ ـ اغرقت الغوّاصات بالطوربيد وبالمدفع او بالالغام : ٢٧٥٩ سفينة اي ١,٤١١٩,٤١٣ طناً من الحمولة الخام موزَّعة هكذا :

ـ بحر الشمال والاطلسي والمحيط الهندي .

٢٤٤٩ سفينة اي ١٢,٩٢٣,٨٩٩ طنا (بالطوربيد والمدفع)
٥٤ سفينة أي ١٩٢,٧١٧ طنا (بالالغام) .

ـ النـروج ، بحر « بـارينتز Barentz » « الشـاطىء السيباري Côte Sibérienne »

٩٩ سفينة اي ٤٣٠,٣١٨ طنا .

ـ ايطاليا والمتوسط :

١١٣ سفينة اي ٥١٨,٤٥٣ طنا

ـ البلطيق

حوالى ١٨ سفينة اي ٨,٦٠٠ طن .

ـ البحر الاسود

حوالى ٢٦ سفينة اي ٤٥,٤٢٦ طنا .

(كل الارقام مؤكّدة من قبل الحلفاء او الحياديين) .

فهرس

الموضوع — الصفحة



مذكرات امير البحر دونيتز

دونيتز كان آخر رئيس دولة لألمانيا الاشتراكية (النازية) إنه العسكري الذي عهد اليه هتلر بكل سلطاته ، وكان ذلك في ٣٠ نيسان (ابريل) من عام ١٩٤٥ .

لقد دام حكم دونيتز من أول أيار (مايو) ١٩٤٥ حتى ٢٢ منه حين اوقفته سلطات الحلفاء واودعته السجن تمهيداً لمحاكمته أمام محكمة نورمبرغ التي حكمت عليه بالسجن عشر سنوات ثم أُخلي سبيله قبل بضع سنوات من انتهاء المدة .

كان دونيتز يتمتع بتربية اخلاقية خاصة بعيدة كل البعد عن ألاعيب السياسة ومفاسدها منذ ان كان طالباً في البحرية الملكية ، حتى اذا بلغ رتبة القيادة برز قائداً حربيا لم يتهرب من واجبه حتى في موضى الهزيمة التي منيت بها المانيا النازية ، فهو الذي لم يتهرب من خلافة « هتلر » وهو الذي اعطى الأمر بالاستسلام بوصفه آخر رئيس « للرايخ » .

فماذا فعل دونيتز خلال توليه السلطة مدة عشرين يوما في بلد خسر كل شيء وفقد الملايين من جنوده ومواطنيه في حرب لم تعرف البشرية لها مثيلا ؟

فمن هو دونيتز قائد اساطيل الغواصات ثم امير البحرية الالمانية ثم المفاوض الماهر مع المنتصرين على النازية ؟

فصول هذا الكتاب فيها الجواب .

الناشر

المؤسسة العربية للدراسات والنشر

بناية برج الكارلتون - ساقية الجنزير - ت ٨٠٧٩٠٠/١

برقياً - موكيالي - بيروت - ص.ب : ١١/٥٤٦٠ بيروت